TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



Warszawa: Pomnik ks. J. Poniatowskiego.

Fot. H. Podde
Ze zbior. Ministr. Komunik



1937

KWIECIEŃ

4

cena 50 gr

Austro-Daimler, Steyr, Puch

ODDZIAŁ FABRYCZNY: WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA 8



NOWOCZESNY,
WYGODNY,
SZYBKI, TRWAŁY,
EKONOMICZNY,

Cena 6.200 złotych

„STEYR" to samochód znany i uznany

Pamiętaj o gaśnicach

POLSKI KNOCK-OUT
SP. z O. O.
WARSZAWA · TRĘBACKA 13

Żądajcie wszędzie wyborowych wódek gatunkowych

„SUCHOWOLA"

Seweryna ks. Czetwertyńskiego

PREPARAT DO GÓRNEGO SMAROWANIA

REDeX

OLIWI JUŻ W PIERWSZYM MOMENCIE ROZRUCHU

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA | KWIECIEŃ 1937 | ROK 2 (XII) Nr. 4

Od Redakcji

OPÓŹNIENIE W WYDANIU NUMERU 4-go KWIETNIOWEGO „TOURING'u" NASTĄPIŁO WSKUTEK NAWAŁU PRAC ORGANIZACYJNYCH PRZY „RAJDZIE KRAJOZNAWCZYM PO POLSCE", ORAZ WOBEC OTRZYMANIA W OSTATNIEJ CHWILI OD FUNDATORÓW NAGRÓD MATERIAŁU UZUPEŁNIAJĄCEGO DO REGULAMINU RAIDU.

Walny Zjazd Alliance Internationale de Tourisme w Marokku

Przemówienia Delegacji Polskiego Touring Klubu.

Na Międzynarodowym Kongresie A. I. T. (Alliance Internationale de Tourisme), który odbył się w dniach od 13—27 kwietnia r. b. w Marokku, delegacja Polskiego Touring Klubu, która przybyła z Warszawy na Kongres samochodem, wygłosiła w dniu 24.IV r. b. w Rabacie na plenarnym posiedzeniu Kongresu dwa referaty, które poniżej podajemy.

(Redakcja).

* * *

Prezes Polskiego Touring Klubu p. Wiceminister Ferdynand Świtalski wygłosił w języku polskim przemówienie na temat skierowania ruchu turystycznego do Polski:

Panie i Panowie!

Przybywając z Polski do północnej Afryki, pokonawszy w prostej linii drogę wynoszącą 3.000 km. musimy się zapytać i zdać sobie sprawę, czy pędziła nas wyłącznie ciekawość, romantyzm, chęć wypróbowania sił własnych lub maszyny, czy też może jakieś praktyczne cele.

Otóż musimy skonstatować, że nawet największy romantyk, współczesny błędny rycerz zawsze, na dnie duszy marzy o jakiejś przygodzie z realnym wynikiem. Musimy jednak stwierdzić inny dziw przemian historycznych i ekonomicznych. Gdy bowiem dawniej ziemie Polski przebiegali kupcy arabscy, greccy, ormiańscy, gdy szlaki prowadziły do Polski, to dziś przemysłowiec, kupiec czy przedsiębiorca polski musi szukać nietylko zbytu na swe towary, lecz i sam musi nabywać towary egzotyczne tu na miejscu w kraju, gdzie one się rodzą.

Toteż obowiązkiem naszym zwrócić Panom uwagę na dawne szlaki komunikacyjne wiodące do Polski, na liczne możliwości natury rozrywkowej, naukowej i ekonomicznej, na swoiste piękno naszego kraju i prosić was o jak najliczniejsze odwiedzanie Polski.

Nie czynimy tego z nadmiernych narodowych ambicyj, lub z chęci jakichś zysków. Propozycja jest obustronnie wygodna. Jeżeli powiecie, że mamy złe drogi, to odpowiemy na to, że właśnie prawdziwego automobilistę poznaje się na trudnych szlakach. Jeśli powiecie państwo, że do nas jest daleko — to zato nigdzie lepiej nie można wypocząć jak u nas. Mamy dobrą pewną walutę i najniższe ceny utrzymania w całej Europie.

Polska stała się obecnie modną — najlepszym dowodem niedawna obecność książęcej pary holenderskiej, która wyjechała od nas po dłuższym pobycie z bardzo miłymi wspomnieniami. Ten fakt nie jest ani jedyny, ani tak drobny, jakby się to mogło wydawać. Po takich przypadkowych wizytach najczęściej idzie w parze większe zainteresowanie natury ekonomicznej i ci, którzy są pierwsi, ci najlepiej lokują się ze swymi pomysłami, inicjatywą i kapitałami. Polska nie jest dziką kolonią, w której każdy nieuk mógłby dużo zarobić. Lecz Polska jest w tej chwili na drodze do tak silnej modernizacji i w tak potężnym pochodzie rozbudowy, że dla przemysłowca, kapitalisty i przedsiębiorcy, stojącego na wysokim poziomie i z rozmachem amerykańskim, jest olbrzymie pole do rozwoju i zysków.

Należymy do narodu, który słynny jest ze swej gościnności. Kierowani tą tradycyjną ideą, która się stała naszą cechą narodową — zapraszamy was wszystkich do nas.

W roku 1940 mamy nadzieję gościć obecnych tu na kongresie, który odbędzie się wówczas w Polsce. Nie mogliśmy prędzej zorganizować Zjazdu AIT do Polski, gdyż w tej chwili wre w naszym kraju praca gorączkowa nad budową nowych dróg, traktów i ga-

Prawdziwy talizman...

GARGOYLE Mobiloil

skuteczniejszy i pewniejszy od podkówki, kominiarczyka lub listka koniczyny – to Gargoyle Mobiloil.

Gargoyle Mobiloil daje pewność jazdy, najwyższą sprawność silnika oraz oszczędne użytkowanie samochodu.

Czy wobec tych własności potrzebny jest talizman?



VACUUM OIL COMPANY S. A.

raży. Wre praca w własnych wytwórniach samochodowych. Gdziekolwiek byście teraz przyjechali do Polski, zobaczycie wszędzie rusztowania, wykopy, roje robotników zajętych na drogach i w miastach. Odbywa się wielki remont naszego domu — po latach kryzysu, który przetrwaliśmy szczęśliwie nie zachwiawszy naszej waluty ani nie zaznawszy niepokojów. Gdy kryzys mija, ludzie radośnie chwycili za kilofy i łopaty, powstają nowe dzielnice, niemal nowe miasta, ożywił się przemysł i handel.

Dlatego w okresie tego wielkiego remontu nie chcemy zwoływać kongresu, lecz zapraszamy już teraz wszystkich, których interesują sprawy gospodarcze, lub którzy pragną wypoczynku w zacisznych letniskach.

Jeżeli obierzecie drogę morską, powita was i zadziwi Gdynia, nasz nowy port i stutysięczne miasto, które wyrosło jak pod uderzeniem różdżki czarodziejskiej. Jeżeli obierzecie drogę lądową, to skierujcie wasz pojazd przez szanowny stary Kraków, zobaczcie Zakopane, Krynicę, Lwów, a potem zawitajcie do Warszawy. Dla wybrednych znawców przyrody, polowań i egzotyki mamy rezerwat leśny Puszczy Białowieskiej, a dla miłośników tradycji, pełne bezcennych pamiątek historycznych Wilno, w którym spoczęło miłujące nad wszystkie nasze miasta serce naszego Wodza Marszałka Piłsudskiego".

* * *

Po referacie P. Ministra Świtalskiego, przewodniczący Kongresu udzielił głosu p. inż. Porębskiemu, członkowi Zarządu Polskiego Touring Klubu, który z kolei poruszył ważne zagadnienia polityki turystycznej.

„Ułatwienia czy utrudnienia turystyczne"

Szereg ostatnich lat kryzysu bardzo ujemnie odbił się na turystyce międzynarodowej. Nie będziemy tu analizowali głębiej tych przyczyn, gdyż są one tak jasne same w sobie, że nic więcej dodać nie można.

Lecz musimy zaznaczyć z całym naciskiem, że każde utrudnienie podróżowania, wywołane koniecznością gospodarczą, czy polityczną, uznane przez obywateli wszystkich państw musi się jednak kiedyś skończyć.

Utrudnienia w sensie podwyższenia opłat za paszporty i wizy, znakomicie pomyślanej biurokracji, która dla starającego się o paszport przypomina zagrody z drutów kolczastych, którą się musi ostatecznie przebyć, to wszystko może mieć rację istotną, jeżeli się ostatecznie kiedyś skończy.

Zdaje się, że wszyscy członkowie kongresu AIT zgodzą się z tym poglądem, że utrudnienia walutowe i paszportowe, hamujące turystykę, jakoś nie stoją w zgodzie z inną akcją, tak gorąco popieraną przez wszystkie państwa, a mianowicie z oficjalną propagandą turystyki. Te same władze każą podróżować, a raczej radzą, zalecają, proszą by odbywać podróże... a jednocześnie wymyślają różne utrudnienia, by taką podróż uniemożliwić, a co najmniej obrzydzić.

Dlatego pozwalamy sobie postawić wniosek, by Prezydium Kongresu raczyło podkreślić tę absurdalność, wynikającą między akcją propagandy turystyki, a utrudnieniami dewizowymi i paszportowymi. Oraz drugi, by Prezydium Zjazdu AIT poparło usiłowania, celem wprowadzenia międzynarodowych czeków turystycznych.

To drugie zagadnienie dotyczyłoby umożliwienia turystom korzystania z czeków, wystawianych w kraju macierzystym, opiewających w kwocie wyrażonej w złocie, a dających się realizować w każdym kraju w biletach obiegowych miejscowych. Bliżej tej myśli rozwijać nie będziemy, gdyż w zasadzie jest ona całkiem jasna, a jeśli chodzi o technikę wykonania, o szczegóły formalne, nasz Klub jest gotów przedłożyć memoriał fachowy do dyspozycji Prezydium. W tej chwili chodzi o to, by Zjazd aprobował samą myśl.

Wreszcie pozwalamy sobie złożyć trzeci wniosek i prosić Zjazd o jego poparcie, a mianowicie zwrócenie się do wszystkich linij żeglugowych, by zalecić im przy przejazdach przez Morze Północne do zahaczania o port w Gdyni. Jak już w przemówieniu Pana Ministra Świtalskiego zaznaczono, Polska jest obecnie jednym z najtańszych, a może nawet jedynym najtańszym krajem dla większości produktów pierwszej potrzeby. Niektóre linie żeglugowe wiedzą już o tym i wychodząc w morze na dalszą podróż, zahaczają o Gdynię, lecz tylko na tak krótki moment, jaki jest potrzebny dla zaopatrzenia się w opał i żywność. Obecnie w Gdyni będzie już oddany do dyspozycji statek i dźwig bunkrowy, który będzie wyjeżdżać z portu, by załadowanie węglem mogło się odbywać na pełnym morzu poza bramą portową. Polska robi wszystko, co tylko możliwe, by w pracy międzynarodowej innym dogodzić.

Dając dowody naszej zapobiegliwości w tym kierunku, pragnęlibyśmy, by pomyślano o turystyce i umożliwiono turystom w czasie tych krótkich postojów zwiedzenie portu i miasta Gdyni, zabawienie tam choć jednego dnia i zacieśnięcie bliższych węzłów przyjaźni z ludnością polską.

Sprawa nie jest wcale trudna. Gdyby Prezydium Zjazdu uznało naszą propozycję jako słuszną, poprostu należałoby wstawić w rozkłady jazdy linii okrętowych zasadniczy pobyt w Gdyni i powiększyć czas przerwy podróży conajmniej od jednego do dwu dni. Już przy dwudniowej przerwie możnaby zwiedzić Warszawę, a więc stolicę Polski,

gdyż pośpieszne pociągi z Gdyni do Warszawy przebiegają trasę tę w ciągu 7 godzin.

Powyższe wnioski, które starałem się jak najkrócej objaśnić, pozwalam sobie w formie sprecyzowanej złożyć na piśmie Wysokiemu prezydium do łaskawego zatwierdzenia".

* * *

Wystąpienie delegacji Polskiego Touring Klubu zrobiło wspaniałe wrażenie, przyczyniając się w znakomity sposób do propagandy Polski wśród reprezentantów kilkudziesięciu państw europejskich i pozaeuropejskich — uczestników tego kongresu.

Godnym podkreślenia jest fakt, iż delegaci P. T. Klubu przemawiali po polsku i treść przemówienia była natychmiast tłomaczona na język francuski.

Motoryzacja i prawo

„Samochód został zbudowany w tym celu, by nim jeździć z nadmierną szybkością" — oto zasada, którą winien mieć w pamięci każdy sędzia, przystępujący do oceny wypadku samochodowego.

Oczywiście pojęcie „nadmiernej szybkości" rozumieć należy tak, jak się nim szafuje w czasie rozpraw sądowych, a więc tak, jak je sobie wyobrażają przygodni świadkowie, a często i posterunkowi, spisujący doraźnie protokóły.

Między piechurem, cyklistą i woźnicą, a automobilistą panuje coś w rodzaju nienawiści rasowej i każdy „szary człowiek", używający samochodu w wyjątkowych jedynie okazjach, i to w postaci taksówki, patrzy z pewną dozą respektu, zmieszanego z zazdrością na szczęśliwego „burżuja", mknącego swym własnym wozem i gdy temu burżujowi zdarzy się jakiś wypadek, nierzadko do poczucia objektywizmu przyłącza się u świadków i innych osób zainteresowanych coś w rodzaju pragnienia odwetu.

To nastawienie psychiczne powszechne jest u nas tym bardziej, im słabsza jest motoryzacja kraju i im mniej osób prywatnych może „rozbijać się własnym samochodem", bo na Zachodzie, gdzie niemal każdy zamożniejszy rzemieślnik ma swój własny mały wózek, albo nawet, jak w Ameryce, robotnik jeździ własnym ośmiocylindrowym ośmdziesięciokonnym Fordem, przedział między piechurami i automobilistami już nie istnieje.

U nas niestety sędziowie aż nadto często podświadomie znajdują się po tej stronie bariery, zwłaszcza, że w wyjątkowych jedynie wypadkach mają taki zasób wiadomości technicznych, by mogli krytycznie oceniać zeznania świadków, opinie biegłych i ocenić należycie okoliczności sprawy, i wyrokują często pod sugestią zeznań silnie subiektywnie zabarwionych.

Dlatego wydaje mi się celowym omówić najbardziej typowe sytuacje, w których powstają wypadki samochodowe, ujmując sprawę z punktu techniczno - prawnego, gdyż hasło obrony Państwa, dominujące dziś nad naszym życiem na jednym z pierwszych miejsc stawia właśnie zagadnienia motoryzacyjne, wysunięte przez naszych zachodnich sąsiadów również na jedno z naczelnych miejsc. W okresie forsownej motoryzacji, decydującej o potencjale obronnym Państwa, obowiązkiem Sądów jest przyczynić się do jej ułatwienia przez pełne zrozumienia traktowanie wszelkich zagadnień z nią związanych, bo musimy zważyć, że wszelkie utrudnienia i niezasłużone dolegliwości podrywają zapał używania samochodu, przynosząc olbrzymią szkodę propagandzie motoryzacyjnej.

Ten nieco przydługi wstęp ma za zadanie wyjaśnić przyczyny, dla których w dalszych wywodach ujmować będę sprawę z punktu widzenia automobilisty-sędziego, odbiegającego nieraz od zapatrywań sędziów, którzy samochód znają jedynie w postaci taksówki i patrzą nań z pewną dozą nieufności (co zresztą w stosunku do taksówek nie jest pozbawione zwykle pewnej racji).

Otóż normalnie sprawa zaczyna się tak, że gdzieś na szosie lub na ulicy zdarzy się wypadek samochodowy, posterunkowy spisze krótki protokół, zanotuje nazwiska świadków i sprawa w postaci aktu oskarżenia znajdzie się w sądzie.

Jeśli wypadek jest więcej skomplikowany lub pociągnął za sobą poważniejsze konsekwencje, sąd korzysta z pomocy biegłych. Ale poza nielicznymi fachowcami z prawdziwego zdarzenia, których mieć możemy w stolicy i większych miastach, znawcy rekrutują się nie zawsze spośród ludzi, na których może z całym zaufaniem polegać bezkrytyczny niemal w dziedzinie techniki sędzia. Dlatego też pierwszym warunkiem dla wydania słusznego wyroku jest bardzo ostrożne korzystanie z opinii biegłego i staranne rozważenie, jakie ma on kwalifikacje zawodowe i moralne, jakie wykształcenie ogólne i czy nie powoduje się pewnym uprzedzeniem do którejś ze stron w procesie.

Te krzywdzące może biegłych uwagi są o tyle uzasadnione, że wobec braku ludzi naprawdę fachowych w branży samochodowej, zwłaszcza na prowincji, biegłymi są z ko-

nieczności nieraz pseudofachowcy, rekrutujący się z kół, niezawsze zasługujących na zaufanie.

Otóż pierwszą przyczyną katastrofy bywa często wedle opinii biegłego nienależyty stan samochodu, a zwłaszcza jego hamulców, stan, który właściwie nie powinien był pozwolić na opuszczenie garażu bez usunięcia defektów.

Ta opinia jest niestety często zupełnie słuszna i wystarcza, by zapadł wyrok zasądzający, również często... niesłuszny.

Zważyć trzeba, że na 27.426 samochodów, kursujących na drogach polskich (stan z dnia 1 stycznia 1937, Monitor Polski Nr. 25 z dnia 1 lutego 1937) nowych wozów jest tylko jakieś 25—30% (statystyki w tym kierunku brak i mamy tylko szacowania przybliżone), reszta zaś to wozy, które w innych krajach ustawowo musiałyby znaleźć się na „cmentarzu samochodowym".

Ale ponieważ u nas wozy te kursują i są dopuszczone do ruchu przez władze wojewódzkie i muszą być dopuszczone, bo nie można odrazu wycofać z obrotu 75% naszego taboru samochodowego, jest rzeczą niesłuszną karać ich posiadaczów tak surowo, jak właścicieli nowych wozów, gdy zdarzy się jakiś wypadek, spowodowany złym stanem technicznym wozu.

Należy tu odróżnić dwa rodzaje wypadków tego typu, a mianowicie takie, które wynikają z t. zw. „zmęczenia materiału" oraz takie, które są spowodowane niedbalstwem kierowcy.

Pierwsza grupa wypadków jest częstsza, niżby się zdawało i warto kilka słów poświęcić pojęciu „zmęczenia materiału". Termin ten, nieznany laikom w dziedzinie techniki, oznacza zużycie, w danym wypadku metali, zużycie niewidoczne zupełnie na zewnątrz, a polegające na pewnych przesunięciach molekularnych w metalu, które powodują nagłe pęknięcie zupełnie zdrowego na oko i nieuszkodzonego bloku metali, pęknięcie zupełnie dla laika niezrozumałe i niespodziewane.

Dlatego też jeśli samochód kursuje już szereg lat, a kursuje po naszych opłakanych drogach, może na oko wyglądać zupełnie cało i zdrowo, aż nagle pęka w nim jakaś zasadnicza część, np. drążek sterowy (popularnie t. zw. kierownica), oś, lub coś innego i w ułamku sekundy wóz jest w rowie, na drzewie lub na chodniku.

Takie zmęczenie materiału zdarza się często zwłaszcza w autobusach i autach ciężarowych i usuwa się zupełnie spod możliwości przewidzenia pomijając oczywiście możliwość stwierdzenia ogólnego, że w wozie kursującym długie lata prawdopodobieństwo jego jest coraz to większe.

Wypadki z tego powodu zdarzają się często zwłaszcza w autobusach i autach ciężarowych, bo te najbardziej narażone są na zużycie na złych szosach.

Dlatego też, gdy po wypadku biegły bada pękniętą kierownicę lub złamaną oś, to o ile nie stwierdzi, że widać na niej dawniejsze pęknięcie częściowe, można śmiało uznać, że zaszedł wypadek zmęczenia materiału, za który trudno winić kierowcę lub właściciela.

Oczywiście i tu są ograniczenia, bo niekoniecznie każde pęknięcie kierownicy musi skończyć się zupełnie tragicznie, ale normalnie tak bywa i wówczas winnym jest nie przypadkowo ocalały szofer, lecz stan naszej motoryzacji, który skłonił Województwo do dopuszczenia danego pojazdu do ruchu mimo jego mocno podeszłego wieku. (Zresztą ostatnio stan techniczny naszych autobusów doznał wybitnej poprawy, auta prywatne zaś narażają na niebezpieczeństwo w pierwszej linii właściciela).

Nieco więcej obciąża sumienie kierowcy lub właściciela takie pęknięcie ważnego organu wozu, które powstało częściowo już przed wypadkiem. Bywa, że drążek sterowy ma pęknięcie dawniejsze, które przy gwałtownym wstrząsie wozu powoduje ułamanie się drążka do reszty i katastrofę. Ale i tu nieraz trudno winić kierowcę, bo aby pęknięcie takie odkryć, trzeba cały wóz demontować, czego przecież praktycznie nie da się wykonać przed każdym wyjazdem.

Na Zachodzie, gdzie drogi są gładkie, obowiązkiem szofera jest sprawdzić ważniejsze części wozu po każdym gwałtownym wstrząsie, spowodowanym niespodziewanym wpadnięciem w głęboki wybój i tam zaniechanie tego jest niedbalstwem, ale u nas wpadnięcie w głęboki wybój zdarza się sto razy dziennie na każdej szosie i każdy z tych wybojów może spowodować niewidoczne uszkodzenie, które w drugim specjalnie złośliwym wyboju prowadzi do katastrofy.

Dlatego o ile się okaże, że uszkodzenie, choć dawniejsze, było zupełnie niewidoczne, należy sporo uwagi poświęcić ogólnemu stanowi technicznemu wozu, by z niego wysnuć wnioski co do dbałości kierowcy o bezpieczeństwo ruchu.

Jeśli ogólny stan techniczny wozu jest zadawalający, jego pielęgnacja wskazuje na troskliwość kierowcy, to choć wóz był stary i choć stwierdzono jakieś dawne niewidoczne uszkodzenie, trudno winić o nie kierowcę.

Jeśli natomiast utrzymanie wozu jest niechlujne (zwykle tak bywa ze starymi autami ciężarowymi), widać na każdym kroku lekceważenie obsługi (porwane i łatane kable, pogięte błotniki, uszkodzony akumulator, potłuczone szyby, podarte obicie, brak kapsli na kołach, zdarte do ostateczności opony, brak

narzędzi, uszkodzone reflektory i t. d.), to można śmiało winić szofera i właściciela za wypadek.

Ten ostatni jest bardzo często winien, bo nie chce łożyć na utrzymanie wozu w przyzwoitym stanie, a wprawdzie obowiązkiem szofera jest, teoretycznie biorąc, odmówić jazdy na nienależycie utrzymanym wozie, to jednak jest jednoznaczne z utratą posady, więc nie można na szofera walić całej odpowiedzialności za wypadek.

Druga przyczyna wypadków. będących wynikiem złego stanu technicznego wozu leży w lekkomyślności i niechlujstwie szofera i tu żadna kara nie jest zbyt surowa, gdy dojdzie do katastrofy.

Niechlujstwo to objawia się zwykle w dwu punktach, a mianowicie w niedostatecznym smarowaniu wozu i w defektach hamulców.

Jeśli szofer zaniedba zaopatrzenie motoru w smar, to spowoduje t. zw. zatarcie się maszyny, która przestanie pracować. Ten wypadek jest przykry dla właściciela, ale nie powoduje niebezpieczeństwa dla ruchu. Gorzej jest, gdy szofer nie dba o smarowanie trących się części kierownicy, osi. i t. d., bo tu przez nadmierne tarcie materiał się zużywa i w pewnym momencie następuje unieruchomienie lub urwanie jakiejś ważnej części i katastrofa gotowa.

Ta przyczyna jest jednak na ogół rzadsza (i trudniejsza do ustalenia) więc możemy ją załatwić tymi kilkoma słowami.

Natomiast hamulce są w większości wypadków przyczyną katastrof samochodowych i trzeba zająć się nimi obszerniej.

Otóż każdy samochód ma dwa zespoły hamulców — hamulec nożny, używany stale. działający we wszystkich wozach nowoczesnych na wszystkie cztery koła jednocześnie i hamulec ręczny. używany w czasie postoju i wyjątkowych wypadkach. działający zwykle tylko na tylne koła lub mechanizm napędowy.

Hamulec normalnie składa się z bębna hamulcowego, umieszczonego na kole i szczęk hamulcowych, które przez rozprężanie powodują tarcie o bęben. poruszane zaś są albo za pomocą linek stalowych (drutów). połączonych z dźwignią znajdującą się przy siedzeniu kierowcy. albo też zapomocą małych urządzeń hydraulicznych (wyższe klasy wozów). uruchomianych również dźwignią z siedzenia kierowcy.

Przez naciśnięcie hamulca nożnego (dźwignia kończy się tu pedałem nożnym) następuje stopniowe zahamowanie wszystkich kół (w starszych wozach tylko tylnych kół) i przy silnym naciśnięciu pedału kończy się zablokowaniem kół. które wówczas się nie obracają w ogóle. a wóz ślizga się na nich jak na płozach sanek.





Otóż wbrew ogólnemu mniemaniu takie krańcowe zahamowanie jest mniej skuteczne, niż hamowanie stopniowe, a przy śliskim terenie lub gołoledzi okazuje się w skutkach fatalne.

Najczęstszym defektem hamulców jest zerwanie jednej lub więcej linek hamulcowych, przez co naciśnięcie pedału ma skutek tylko częściowy. Zdarza się to bardzo często w niechlujnie utrzymanych samochodach ciężarowych i jest w skutkach katastrofalne, gdy ciężki wóz, ważący z ładunkiem nieraz kilka tonn, wymyka się spod panowania szofera i wali na oślep.

Dlatego w tych wypadkach należy bardzo starannie badać stan hamulców i całego mechanizmu hamulców i w wypadku stwierdzenia uszkodzenia linek hamulcowych. zużycia taśm hamulcowych na bębnach i td. karać jak najostrzej, bo rzeczą szofera jest dbać o łatwo dostępne hamulce. od których zależy życie ludzkie.

Prawie zawsze. gdy jakieś auto wpadnie na drzewo, okazuje się. że pęknięty jest drążek sterowy (kierownica) lub porwane linki hamulcowe i te okoliczności podają oskarżeni jako przyczynę katastrofy, a biegli aż nadto często je potwierdzają.

Następuje tu odwrócenie przyczyny i skutku, bo nie dlatego auto wpadło na drzewo, że pękł drążek sterowy lub linka hamulcowa, ale dlatego pękł ten drążek lub linka, że auto wpadło na drzewo wskutek nadmiernej szybkiej jazdy na krzywiźnie, zarzucenia, uderzenia przodem w drzewo lub rozpaczliwego (i bezcelowego) zahamowania właśnie tam, gdzie hamować nie wolno, t. j. na samej krzywiźnie w dużym pędzie i w momencie tracenia panowania nad wozem.

Normalnie, aby zahamować jadący samochód, trzeba pewnego czasu, który zależy w pierwszej linii od szybkości wozu w danej chwili, od jego typu (rodzaj hamulców), stanu jezdni i szybkości reagowania kierowcy na bodźce zewnętrzne.

Dopiero te wszystkie czynniki razem określają „drogę hamowania" („Bremsweg" w literaturze niemieckiej), a ujęte są w specjalne tabele, z których można dokładnie ustalić, po ilu metrach mógł kierowca wóz zatrzymać.

W każdym razie żądanie od kierowcy, by zatrzymał wóz „na miejscu", nawet w wolnej jeździe jest technicznie niewykonalne i świadczy o nieopanowaniu przez żądającego zasadniczych pojęć techniki jazdy.

Tabele hamowania powinny być pod ręką w każdym sądzie, mającym do czynienia ze sprawami samochodowymi, ale w mej praktyce (sąd apelacyjny) nie zdarzyło mi się na przestrzeni lat ani razu, by z nich ktoś korzystał. Wystarcza opinia biegłego, czasem oparta na tabeli, nigdy jednak nie sprawdzona.

Ze sprawą hamowania łączy się sprawa „nadmiernej szybkości". Niemal w każdym wypadku samochodowym występują świadkowie, którzy zeznają stereotypowo, że oskarżony „jechał z szaloną szybkością i nie dawał sygnałów".

To zeznanie, o ile składa je większa ilość świadków, a jest potwierdzona przez posterunkowego, często pogrąża kierowcę, i to zupełnie niesłusznie.

Wypadki samochodowe mają przebieg błyskawiczny i to jest ich cechą właściwą, bo gdyby nie ten szybki przebieg, nie byłoby ich w ogóle, ale świadkowie utożsamiają szybki przebieg samego wypadku z szybką jazdą, która ich zdaniem jest czymś niedopuszczalnym i już sama przez się zasługuje na ukaranie.

Sam sądziłem w sprawach, gdzie wedle zeznań świadków stary gruchot, ledwo mogący się poruszać, jechał w ożywionym punkcie miasta z szybkością „najmniej 50 km/godz.", choć antyczny wóz dawno już zapomniał, jak taka szybkość w najbardziej sprzyjających warunkach, na otwartej autostradzie wygląda, a w punkcie o silnym ruchu mógł mieć najwyżej 20—25 km/godz. na liczniku. Ale tak przechodnie, jak i posterunkowy z pełnym przekonaniem tak szybkość tę określili.

Jak wiadomo, w miejscach zabudowanych wolno jechać z maksymalną szybkością 40 km/godz. i jeśli kierowca tej szybkości w mieście nie przekroczy, to w dużej ilości wypadków wina leży nie po jego stronie.

Oczywiście przepisy w niektórych miastach, nakazujące maksymalną szybkość 6 km/godz. należą do takich absurdów, jak polecenie ludziom, by szli przez ulicę na czworakach, bo auto nie jest zbudowane na to, by poruszać się nie szybciej, niż człowiek idący normalnym krokiem, a bezpieczeństwo ruchu nie wymaga takiego męczenia maszyny (tak wolne tempo na dłuższy dystans zużywa niepomiernie samochód) i kierowca, który i tak w miejsach, gdzie panuje zator pojazdów w wąskich przejściach, nie może urządzać wyścigów, rezerwując sobie w tym celu puste i proste ulice.

Jeśli samochód jest w dobrym stanie, to przy szybkości 40 km/godz. i szybkiej reakcji sprawnego kierowcy może zatrzymać się na takiej przestrzeni, że o ile ktoś wpadnie pod wóz, powinien to przypisać swojemu niedbalstwu.

I tu wchodzimy odrazu w dziedzinę wypadków z pieszymi w mieście. Dziedzina ta jest obszerna i jest terenem najsprzeczniejszych poglądów. Aby więc odrazu sprecyzować moje stanowisko, wypowiem pogląd, zdawna już ustalony na Zachodzie, że chodnik jest dla pieszych, a jezdnia dla pojazdów.

Ta zdawałoby się oczywista zasada nie jest zbyt respektowana u nas. Ludzie chodzą po jezdni jak po salonie, przystają, łażą w różnych kierunkach, nie patrzą przed siebie, ani na boki, zeskakują niespodziewanie z krawężników, a usłyszawszy sygnał auta skaczą wprzód i wtył zupełnie na oślep.

W niektórych miastach Europy nie wolno w ogóle dawać na ulicach sygnałów, a jeździ się tam ostro (Rzym, Stockholm, częściowo Berlin) i jakoś wypadki należą tam do rzeczy nie częstszych, niż u nas mimo szalonego nasilenia ruchu samochodowego; w Ameryce przejechanie przechodnia poza ustawionym przejściem przez jezdnię jest bezkarne, w Paryżu, gdzie nie bardzo się troszczą o regulowanie ruchu kołowego, ludzie przemykają się przez szeregi pędzących aut ze zręcznością akrobatów, a tylko u nas kierowca jadąc przez miasto nie odejmuje ręki od sygnału, bo wie, że na wypadek jakiejś katastrofy przede wszystkim zapytają go w sądzie, „czy dawał sygnał",

choć pytanie to niema sensu, bo w mieście na jezdni otwartej przechodzień jest gościem i jego rzeczą jest baczyć, by nie zostać najechanym, a nie rzeczą kierowcy spędzać go z jezdni ustawicznym trąbieniem.

Walka z hałasem ulicznym, podjęta w Warszawie dopiero wtedy da wyniki, gdy w sądach przestaną pytać, czy kierowca „dawał sygnały", a zainteresują się tym, co robił przechodzień na jezdni i czy uważał, by zdrowo i cało dostać się na przeciwległy chodnik po najkrótszej drodze i z zachowaniem wszelkiej ostrożności.

Tam, gdzie ruch jest regulowany, sprawa jest prosta, bo piesi i pojazdy nie wchodzą sobie w drogę i jeśli kierowca zakazu przejazdu nie respektuje, jak najsurowsza kara jest na miejscu, ale tam, gdzie tej regulacji niema, jezdnia jest dla pojazdów, a przechodzień winien na nią wchodzić z całą ostrożnością i nie niespodziewanie (kobiety często się żegnają ze sobą na krawężniku i jedna z nich nagle wchodzi na jezdnię, mając głowę zwróconą ku chodnikowi).

W wielu miastach liczne są t. zw. ulice jednokierunkowe, po których wolno jechać tylko w jednym kierunku, wracać zaś inną ulicą. Ograniczenie to jest konieczne na wąskich, a ożywionych ulicach, ale powinno być należycie oznaczone, a więc zapomocą znaków międzynarodowych, ustalonych konwencją i tak umieszczonych, by ich obcy zwłaszcza automobilista nie potrzebował mozolnie szukać, bo trudno w wirze pojazdów wytrzeszczać oczy na boki, czy niema gdzieś skromnie umieszczonej w ukryciu małej tabliczki z zakazem.

Takie małe tabliczki, chytrze schowane. są naszą specjalnością i często uskarżają się na to obcy turyści, przyzwyczajeni do tego, że tablice ze znakami konwencyjnymi są tak umieszczone, że nie sposób je przeoczyć, same zaś znaki odpowiadają konwencji, a nie są wytworem lokalnej inwencji.

Dlatego też przy rozpoznawaniu spraw o jazdę wbrew zakazowi trzeba starannie zbadać prawdziwość zarzutu, że tablica umieszczona jest niewłaściwie, i to zbadać nawet w drodze wizji lokalnej, ale nie z chodnika, lecz z samochodu, dalej, zbadać, o ile znak odpowiada konwencji, a wreszcie czy oskarżony jest obcym, czy też pochodzi z danego miasta i powinien znać lokalne zakłady. **(Dok. nast.).**

Dr. Tadeusz Cyprian
Sędzia apelacyjny w Poznaniu.

Zmotoryzowany sąsiad

Tegoroczna wystawa automobilowa w Berlinie nie pokazała nam nic specjalnie ciekawego w dziedzinie techniki samochodowej. Widzieliśmy już w roku zeszłym całą gamę typów — od małych Opli P 4 do olbrzymich siedmiolitrowych Mercedesów, od trójkołowych wózków dostawczych do sześcio-osiowych olbrzymów ciężarowych, od maleńkich motorowerów do potężnych 750-ek — B. M. W.

Tendencja tegoroczna szła raczej w kierunku drobnych ulepszeń materiałowych i akcesoryjnych, większego ujednostajnienia typów i ucieczki od dużych wozów terenowych.



BMW — 80KM wóz sportowy.

Oczekiwanego „wozu ludowego" — tej bryczki samochodowej, — tego taniego samochodu dla wszystkich — nie zobaczyliśmy. Słyszymy tylko obietnice. Na razie ten sam Opel P 4 w cenie Mk 1450 i D.K.W. 0,6 litra w cenie Mk 1650. Potem już tylko różne wydania tych samych dwuch typów i Opel Kadel za 2100 marek.

Najwięcej jest wozów średniego typu w cenie Mk 3000 — 4000 z Oplami, Adlerami i Mercedesami na czele.

Z nowych modeli należy zanotować dwa typy koncernu Opla: 6-o cyl. „Super" 2,5 litrowy oraz „Kadett" będący młodszym wydaniem popularnej „Olimpii".

Dalej idzie nowy 3-y tonowy Blitz - Opel. Jest to wóz użytkowy w wydaniach przystosowanych do wszystkich potrzeb ciężarowych i autobusowych.

Firma Adler, produkująca wozy osobowe w szerokiej gamie wymiarów — wystąpiła z nowym typem 6-o cylindrowego 2,5 litr. wozu.

Konstrukcyjnie samochód ten posiada pewne nowości, jednak nie wydaje się typem rewelacyjnym przy czym cena Mk 5750 stawia go

w rzędzie wozów klasy wyżej niż średnia bez dostatecznych uzasadnień dla zapewnienia popularności. Marcedes-Benz utrzymał swoją gamę osobówek od popularnej 170-ki w 2-ch wykonaniach (napęd przedni — lub tylni).



Mercedes-Benz 170 H.

Do luksusowego wozu 7,7-o litrowego kosztującego 24.000 marek, Mercedes stosuje swoje wypróbowane zawieszenie na spiralnych sprężynach i wykonanie wozów zarówno techniczne jak i karoseryjne — nie pozostawia nic do życzenia. Ze sportowych wozów notujemy BMW 80 K.M. posiadający jeden z lepszych stosunków mocy do wagi — w świecie i będący typowym okazem szeregu wozów sportowych budowanych przez czołowe wytwórnie niemieckie.

Pokazano nam dalej niezliczone typy wozów ciężarowych, użytkowych, autobusów, materiałów pomocniczych, akcesorii, wozów terenowych małych wymiarów i motocykli wszelkich możliwych typów i wielkości.

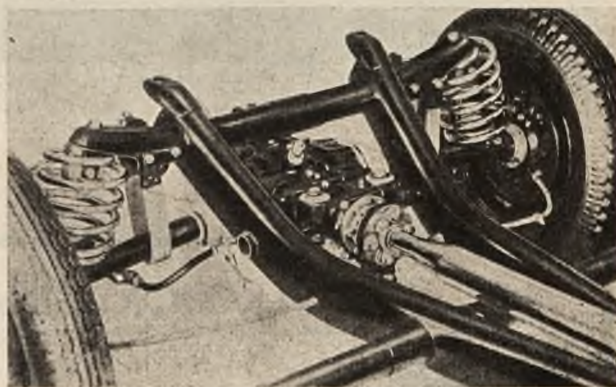
Jednak nie w tym leży potęga motoryzacyjna Niemiec; nie w rozwoju technicznym i materiałowym mogącym się równać z największymi tytanami przemysłu samochodowego świata — Ameryką i Anglją — lecz w tempie pracy, w szybkości z którą wyszły z zastoju motoryzacyjnego i stanęły na czele zmotoryzowanych państw Europy.

A więc w 1932 roku Niemcy posiadały 561.000 samochodów osobowych, 174.000 samochodów ciężarowych i 866.000 motocykli. W 1936-ym — ilości te wzrosły do 961.000 samochodów osobowych, 235.000 samochodów ciężarowych i 1.220.000 motocykli. Jest to skok olbrzymi na jaki nie zdobyło się żadne państwo w świecie.

Eksport obiektów zmotoryzowanych wzrósł z 48 milionów marek w 1932 roku do 105 milionów marek w roku zeszłym. Równolegle idzie rozwój przemysłów pomocniczych, stacji obsługi i produkcji surowców; a tempo zmotoryzowania nie stanęło jeszcze u szczytu — projektując dalsze zwiększenie produkcji i eksportu i dalsze siedmiomilowe kroki na drodze do odległej granicy rozwoju przemysłu motoryzacyjnego.

Jak zwykle — drogi idą za motoryzacją. Nasz sąsiad jednak i tu postanowił iść naprzód w tempie dotychchczas niewidzianym. Program budowy standardowych autostrad przewiduje około 5000 km. dróg samochodowych w najbliższych 4-ch latach.

Wybudowano już 1200 km. Dwu-torowe strady betonowe, wiraże o promieniu nie mniejszym niż 3000 mtr., znormalizowane mosty, i wszystko przeznaczone do użytku samochodu i tylko dla samochodu — to dalszy etap



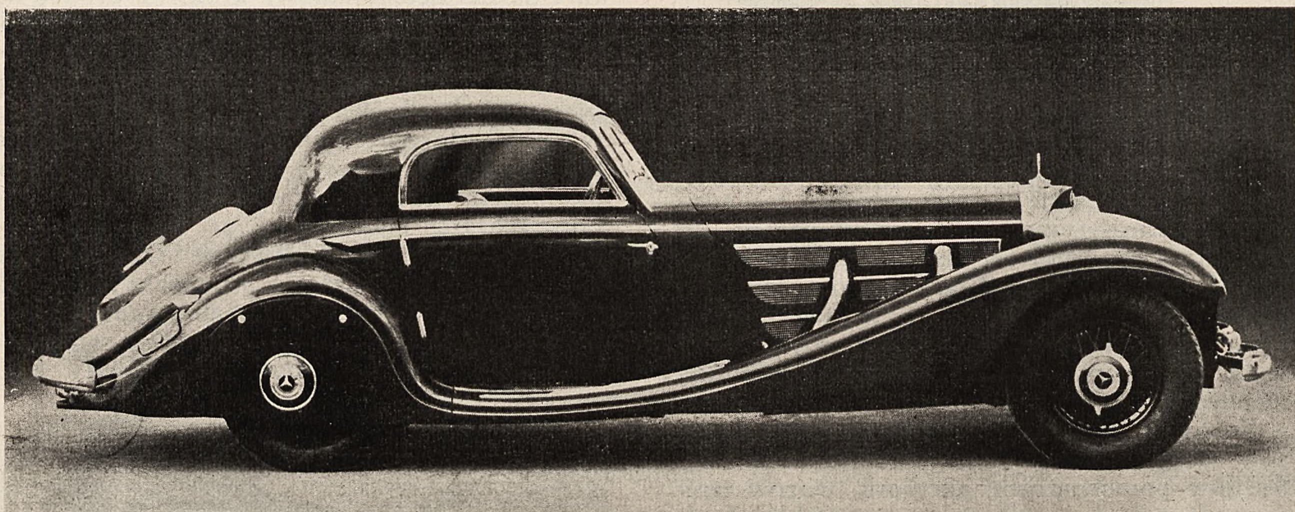
Mercedes-Benz. Zawieszenie tylnych osi.

potężnej pracy naszego sąsiada na odcinku tej największej siły nowoczesnego państwa jaką daje — samochód i dobra droga.

Na zakończenie należy wspomnieć o pracy naszego sąsiada na terenie materiałów syntetycznych, szczególnie ważnych dla kraju nie posiadającego kauczuku i benzyny. Prace te wydały już pozytywne rezultaty w formie syntetycznej benzyny i kauczuku „Buna". W ten sposób Niemcy uniezależniają się od importu tych niezbędnych materiałów — co jest specjalnie ważne w razie wojny.

Nie miejsce tu na robienie porównań i wyciąganie wniosków. Wszyscy wiemy, że w motoryzacji potęga narodu, a drogi dojścia do takich rezultatów mamy wskazane o miedzę. Zdecydowana polityka przemysłowa, zamknięcie importu i oparcie się o przemysł krajowy, entuzjazm oraz zrozumienie własnego prestige'u oto przykład dany nam przez naszego zmotoryzowanego sąsiada.

Inż. Bohdan Lubiński.



Mercedes-Benz. Wóz półwyścigowy.

Motoryzacja krajów bałtyckich

Trzy kraje nadbałyckie Estonia, Litwa i Łotwa należą do krajów t. zw. nieprodukujących. Nie posiadają one ani wytwórni ani montowni samochodowych.

ESTONIA.

W stosunku do zaludnienia Estonia jest z tych trzech krajów najbardziej zmotoryzowaną, posiadając obecnie 1 samochód na 255 mieszkańców; Łotwa posiada 1 samochód na 455 mieszkańców, i wreszcie Litwa 1 samochód na 1150 mieszkańców, należąc do krajów najsłabiej zmotoryzowanych nie tylko w Europie — ale i na świecie.

Ilościowy stan taboru samochodowego w ostatnich latach przedstawiał się jak następuje:

TABLICA I. Stan taboru samochodowego.

1921	423
1923	880
1924	1700
1928	3113
1931	3170
1932	3070
1933	2945
1934	2840
1935	3140
1936	3785
1937	4400 *)

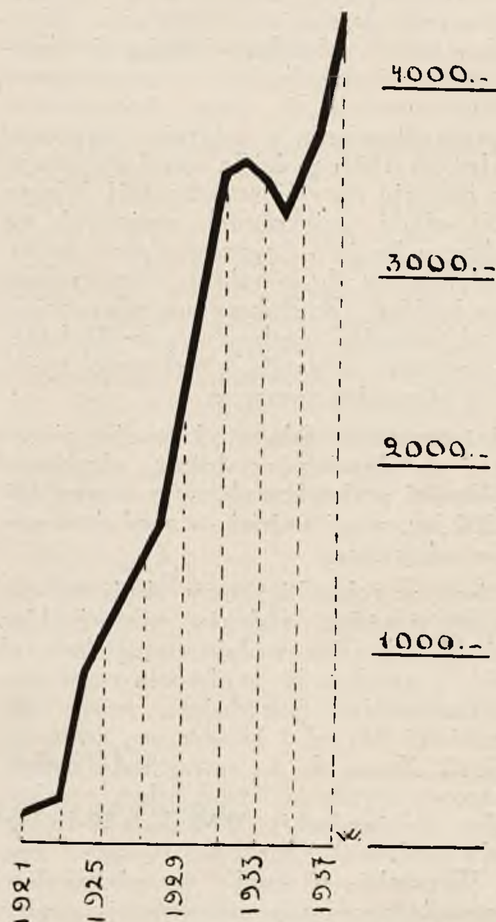
*) Cyfra przybliżona.

Rozchód taboru był w ostatnich latach następujący:

Na 1. I. 1934:	1710	1065	170
„ 1935:	1780	1194	166
„ 1936:	2125	1440	220

Zwraca uwagę stosunkowo duża ilość wozów ciężarowych. Jest to zresztą zrozumiałe wobec nieznacznej gęstości sieci kolei żelaznych (2.5 km na 100 klm. kw. powierzchni kraju), tembardziej, że linie kolejowe grają rolę przeważnie tranzytową.

Jak widać z tablicy 1-ej od roku 1934, daje się zauważyć stały wzrost kursujących samochodów. Wpłynęło na to bardzo wiele powodów. Po pierwsze nie bez wpływu było podniesienie stanu rolnictwa, wyrażające się tym, iż od roku 1934 Estonia nie tylko przestała importować zboże, ale nawet po raz pierwszy od czasu uzyskania niepodległości rozpoczęła je eksportować. Poza tym wzrost handlu drzewem i uruchomienie warsztatów przeróbczych w kraju wpływało znacznie na wzrost chłonności rynku i wzmożenie siły kupna ludności. Wywołało to wzrost zakupów (identycznych z importem) nowych wozów, w szczególności ciężarowych — potrzebnych dla miejscowych przemysłów. Koleje również stały się nabywcami samochodów ciężarowych dla celów dowozowych.



Pewnym hamulcem były trudności clearingu i ścisła reglamentacja wwozu, który w odniesieniu do samochodów odbywać się może od roku 1935 tylko na zasadzie licencji.

Dynamikę rozwoju motoryzacji w ostatnich latach charakteryzują zakupy nowych wozów (pokrywające się prawie zupełnie z importem nowych samochodów):

w roku 1933 — 63%
„ 1934 — 78%
„ 1935 — 74%
„ 1936 — 73%

Najwięcej wozów kursowało w Tallinie (1900 sztuk — w czym 590 ciężarowych i 62 autobusy).

Cła od roku 1932 wynosiły:

od samochodów osobowych	100 koron od 1 KM
od autobusów	50 koron od 1 KM
od samochodów ciężarowych	30 koron od 1 KM
od podwozi osobowych	30 koron od 1 KM
od podwozi ciężarowych	15 koron od 1 KM

Od powyższych stawek celnych — obowiązują od roku 1934 zniżki dla wozów niskolitrażowych (na zasadzie umowy handlowej z Wielką Brytanią).

LITWA.

Pod względem motoryzacji Litwa stoi najniżej ze wszystkich krajów Bałtyckich. Mimo nierozbudowanej i nieodpowiadającej obecnym potrzebom sieci kolejowej — ruch samochodowy nie rozwinął się tam dostatecznie. Słabe uprzemysłowienie a ostatnio wprowadzona w lutym 1935 r. ścisła reglamentacja przywozu hamują rozwój motoryzacji. Wobec interwencji władz wojskowych, mających na widoku obronę kraju — wprowadzono w roku 1935 cały szereg ulg w opłatach za eksploatację samochodów. Zredukowano mianowicie podatki od wozów osobowych do 30 litów od wozu rocznie — zamiast 30 i mniej litów od konia w stosunku rocznym.

Również rozmaite opłaty od wozów ciężażarowych i autobusów wydatnie obniżono. W szczególności podatek stały wynoszący 125 litów od 200 kg. wagi nośnej — zredukowano do 50 litów od wozu.

Prócz tego w roku bieżącym obniżono cła wwozowe na wszelkie rodzaje samochodów i podwozi. Mianowicie zwolniono zupełnie od cła do dnia 31 grudnia br. podwozia samochodowe, ustanawiając zasadniczo nowe cło w wysokości 0.5 lita od 1 kilograma (zamiast 0.75 lit/kilgr.). Nowe cło na samochody osobowe i ciężarowe wynosi 1 lit od kilgr. zamiast 1.50 lit/kilgr. (ciężarówki) i 2.30 do 4.50 lit/kg. (samochody osobowe). Obniżono również cenę benzyny. Wszystkie te środki przedsięwzięto w celu spopularyzowania motoryzacji i udostępnienia nabycia samochodu warstwom jaknajszerszym. Prócz tego zwrócono uwagę na naprawę i budowę szos. Litwa posiada obecnie około 2100 klm. szos — które dzięki przeprowadzonym naprawom i inwestycjom są przystosowane do ruchu samochodowego. Prócz tego istnieje około 30.000 klm. dróg bocznych. Z tych ostatnich około 20% nadaje się w lecie i w zimie (prócz roztopów) do komunikacji samochodowej. Kursujący tabor samochodowy składa się

z 1319 samochod. osobowych
322 samochod. ciężarowych
302 autobusów
____
Razem 1943 sztuk samochodów.

Prócz tego w roku 1936 — było zarejestrowanych 1268 motocykli.

Z wozów osobowych najwięcej było samochodów marek amerykańskich a mianowicie:

(W cyfrach zaokrąglonych):

300 m. Ford
220 m. Chevrolet
90 m. Buick
68 m. Studebaker
65 m. Chrysler i t. d.

W samochodach ciężarowych jeszcze bardziej przeważają Fordy i Chevrolety, stanowią one bowiem około 70% całego kursującego taboru samochodów ciężarowych.

Import (a może i zakupy nowych wozów) po spadku w 1935 r. — zaczęły powoli, dzięki wspomnianym wyżej ulgom eksploatacyjnym wzrastać, w roku 1934 — ogółem 193 szt., w roku 1935 — 150 szt. i w roku 1936 — za 9 miesięcy 163 sztuki — w tym 105 ciężarowych.

ŁOTWA.

Na początku 1936 roku kursowało na Łotwie 4192 samochodów w tym osobowych 2247, autobusów 261 i 1684 samochodów ciężarowych. Stanowiło to wzrost około 8 i pół proc. w porównaniu z rokiem 1935. W roku 1936 zanotowano dalszy wzrost taboru. Jakkolwiek bowiem import wobec restrykcji walutowych ustał prawie zupełnie w latach 1932 i 1933, wzrósł w roku 1934 — a w szczególności w roku 1935, z powodu obniżenia o 25% ceł na wozy osobowe i o 50% na podwozia i części zapasowe.

O wielkich zapotrzebowaniach na samochody w ostatnich czasach świadczy najlepiej fakt, że w 3-cim kwartale 1936 r. musiano zwiększyć kontyngenty wwozowe. Ponieważ ze zrozumiałych względów polityka gospodarcza daje pierwszeństwo tym krajom — z którymi Łotwa posiada dodatni bilans handlowy — daje się zauważyć w ostatnich czasach bardzo silny wzrost importu samochodów niemieckich.

W samochodach osobowych wynosił on:

w roku 1934 — 11.5%
w roku 1935 — 38% całego importu.

W roku 1936 stosunek ten zarówno w wozach osobowych jak i ciężarowych był jeszcze większy. W ten sposób w ostatnich trzech latach Niemcy zajęły drugie miejsce (po U. S. A.) pomiędzy dostawcami wozów dla Łotwy. Ogólny import wozów wynosił za 9 miesięcy 1936 — 620 sztuk — w czym 302 samochodów osobowych. Państwo ze względu na zadania

ogólno-gospodarcze — coraz bardziej zaczyna ingerować w sprawy rozwoju przemysłowego ruchu samochodowego. W pierwszym rzędzie przedsiębiorcy prywatni mają być zorganizowani w zjednoczenie pozostające pod kontrolą państwa. W dalszych projektach rządu leży rozwiązanie przy pomocy samochodów — sprawy kolei wąskotorowych, które pracują obecnie z deficytem.

TABLICA II. Wwóz samochodów i podwozi:

LATA	1932	1933	1934	1935	1936
Samochody osob.	29	69	143	361	492
Podwozia i samochody cięż. r.	10	28	153	354	482
Łącznie . . .	39	97	296	715	974*

*) Cyfra przybliżona.

Jak z powyższej tablicy wynika wwóz samochodów i podwozi osiągnął w roku 1936 najwyższy w ogóle poziom, w czasach bowiem wysokiej koniunktury t. j. w lat. 1928-29 wynosił rocznie zaledwie 678 sztuk.

Rozkład importu według krajów pochodnich w czasach ostatnich był następujący: (w odsetkach).

TABLICA III. Import samochodów.

LATA	1933	1934	1935	1936
Z U. S. A.	42%	40%	38%	38%
Z Niemiec	10%	23·8%	37%	38%
Z Anglii	35%	19%	16%	14%
Z Francji	6%	1.1%	6%	3%
Z innych krai	7%	1·1%	3%	7%

Za 9 miesięcy 1936 wozów osobowych 421.
Za 9 miesięcy 1936 wozów ciężarowych 405.

Ponieważ w roku 1934-ym zawarto układ handlowy z Wielką Brytanią przewidujący 25% zniżkę cła na wozy małolitrażowe — wywołało to wzrost importu takich wozów z Niemiec, korzystających z zasady największego uprzywilejowania. Wozy bowiem niemieckie okazały się w eksploatacji bardziej odpowiedniemi w warunkach miejscowych. Zjawisko zresztą analogiczne do innych państw Europy Środkowej.

Obecnie na rynku sprzedaje się najwięcej wozów o litrażu do 1500 cm³.

W imporcie wozów i podwozi ciężarowych dominujące miejsce zajmują wozy amerykańskie, pochodzące z montowni europejskich.

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów.

Zagadnienia hotelarstwa i kwaterunku turystycznego
na ziemiach Wschodnich

Aktywizacja życia gospodarczego, wybitnie zwiększający się z roku na rok ruch turystów krajowych, a nawet wolno lecz wyraźnie wzmagające się zainteresowanie Ziemiami Wschodnimi wśród zagranicy, — wymagają zwrócenia bacznej uwagi na zagadnienie hotelowe, pensjonatowe i wogóle kwaterunek turystyczny.

Omawiane zagadnienia kwaterunkowe mają jednolity charakter na obszarze województw: wołyńskiego, poleskiego, nowogródzkiego, wileńskiego i części wschodniej woj. białostockiego, posiadając niewielką ilość dość prymitywnie urządzonych hoteli po miastach oraz zaczątki urządzeń turystycznych. Lepiej znacznie przedstawia się zagadnienie kwaterunku turystycznego w bogatszym i lepiej zagospodarowanym woj. tarnopolskim, a specjalnie południowej części tegoż województwa nad Dniestrem, który to obszar wraz z Zaleszczykami stanowi znany rejon turystyczno-letniskowy.

Mówiąc o „kwaterunku turystycznym", na myśli mamy wszystkie środki mogące pomieścić turystów, tak na krótszy jak i na dłuższy przeciąg czasu. Mowa więc o hotelach, pensjonatach, domach turystycznych, dworach, lokalach letniskowych, schroniskach turystycznych i stałych obozach.

Wyjątkowe znaczenie w turystyce na terenie całych Ziem Wschodnich osiąga Wilno, które jako największy ośrodek gospodarczy, administracyjny i kulturalny, a również jako silnie frekwencyjne miejsce odpustowe, posiada stosunkowo większą ilość pomieszczeń o większej rozpiętości kategoryj i cen. Jednak i Wilno wraz ze swymi urządzeniami hotelowymi i kwaterunku turystycznego nie może obecnie zaspokoić tego różnorodnego ruchu, jakiego jesteśmy świadkami.

Jeżeli dla przykładu zbadamy szczegółowo możliwości hotelowe i kwaterunkowe m. Wilna, to otrzymamy następujące liczby. Wilno posiada obecnie 18 hoteli na ogólną

liczbę ok. 700 miejsc. Hoteli 1-ej kat., a więc posiadających ciepłą i zimną wodę bieżącą w pokojach, łazienki, windy — nie ma zupełnie. Do hoteli II-giej kategorii zaliczamy dwa hotele: Georg'a i Europejski z ilością ca 200 miejsc. Reszta hoteli wileńskich, z nielicznymi wyjątkami, są to właściwie pokoje umeblowane bez żadnych urządzeń kulturalnych, jakich obecnie wymaga przeciętny podróżujący lub turysta. Poza tym Wilno posiada 3 schroniska turystyczne, z tego dwa wyłącznie dla młodzieży z 200 miejscami. Tak więc, ogólna ilość stałych pomieszczeń dochodzi zaledwie do 1000 miejsc, jeśli naturalnie nie będziemy uwzględniali tych kwater turystycznych, które doraźnie, z okazji większego zjazdu, mogą być przygotowane.

Poza Pińskiem, który wysuwa się na pierwsze miejsce po Wilnie pod względem hotelarstwa, wszystkie inne miasta i miasteczka Ziem Wschodnich posiadają tylko małe hoteliki, które zaliczyć trzeba raczej do pokojów umeblowanych, a więc do IV-tej kategorii hotelowej. Mimo te braki, hotele i hoteliki na Ziemiach Wschodnich są obecnie doprowadzone do stanu zupełnie zadawalającego pod względem czystości. Tu podkreślić trzeba, że lokalne władze administracyjne bardzo surowo przestrzegają czystości i porządków w hotelach. Tak więc hotele na Ziemiach Wschodnich, pomimo wielkich braków, co do nowoczesnego urządzenia — dodatnio wyróżniają się, a nawet wyprzedzają urządzenia hotelowe w prowincjonalnych miastach Polski centralnej. Miarodajnym tu może być pogląd Zjazdu Turystycznego, który się odbył w Pińsku w czerwcu 1936 roku i który wypowiedział się pochlebnie o czystości i porządku panującym w hotelach pińskich. Poza czystością, wysuwa się jednak we wszystkich prawie hotelach na Ziemiach Wschodnich bezwzględna potrzeba gruntownej modernizacji w zaprowadzeniu światła elektrycznego, ciepłej i zimnej wody bieżącej w pokojach, łazienek, kanalizacji i t. p.

Ruch letniskowy ludności miejscowej oraz ludności, przybywającej z centralnych i zachodnich części Państwa, rozwija się bardzo żywo. Cały szereg miejscowości przybiera charakter letnisk, na przykład: Augustów, Nowojelnia koło Nowogródka, Dubica pod Brześciem, Klewań, Julana na Wołyniu oraz cały szereg innych. Rozwój tych letnisk idzie jednak w znacznie wolniejszym tempie niż zapotrzebowanie. Nasuwa się więc nieodparta potrzeba szybkiej rozbudowy letnisk oraz pensjonatów dworskich i letniskowych, aby zaspokoić potężniejący z roku na rok ruch wypoczynkowy na Ziemiach Wschodnich. Przy sposobności wskazać trzeba, że szereg

przepięknie położonych miejscowości nad jeziorami, rzekami i wśród lasów, nie posiada dotychczas żadnych urządzeń letniskowych. Jedynie obozy namiotowe młodzieży lub organizacyj wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego potrafią wykorzystać te, wspaniale nadające się dla ruchu letniskowego, miejscowości. Jako przykład wymienić można choćby bardzo popularne jeziora trockie, nad którymi brak jakichkolwiek pensjonatów; jezioro Narocz, które posiada jeden niewielki pensjonacik-schronisko, nie mogący zaspokoić nawet w części zapotrzebowania na pomieszczenia: jeziora Brasławskie, jezioro Wigry — nad którym znajduje się tylko schronisko turystyczne P. T. K. i cały liczny szereg miejscowości, które mogłyby się stać wspaniałymi letniskami.

Jeśli chodzi o ruch wycieczkowy grupowy i indywidualny, posiada on na Ziemiach Wschodnich swoją tradycję. Propagatorem tej gałęzi turystyki jest młodzież. W chwili obecnej na terenie 4 i pół województw, które się omawia, istnieje przeszło 40 schronisk i domów turystycznych w 35 miejscowościach oraz dodatkowo 38 prowizorycznych punktów noclegowych dla kajakowców na terenie woj. poleskiego. Jest to już poważny dorobek na polu inwestycyj turystycznych, który jednak, zważywszy na olbrzymi obszar Ziem Wschodnich, stanowi zaledwie drobną część niezbędnych potrzeb turystycznych. Istniejące schroniska i domy turystyczne są przeważnie urządzone i dostosowane dla prawdziwych turystów, wędrujących z miejsca na miejsce i zadawalających się prymitywnymi wygodami i niewybrednym i bardzo skromnym pożywieniem. Nie są natomiast wszystkie istniejace schroniska na Ziemiach Wschodnich dostosowane do przyjęcia ludzi zamożniejszych, którzy mogliby się przyczynić do samowystarczalności gospodarczej tych schronisk, a pośrednio przynieśli by większe korzyści gospodarcze danej miejscowości. Jedyny wyjątek stanowi zbudowany rok temu wspaniały budynek Oficerskiego Yacht-Klubu nad jez. Krechowieckim k/Augustowa.

Mieliśmy możność poprzednio stwierdzić, że stan ilościowy hoteli oraz wszelkich innych urządzeń kwaterunku turystycznego nie zaspakaja nawet normalnych potrzeb turystycznych w okresie pełnego sezonu. Zrozumiałym więc jest, że podczas masowych zjazdów turystycznych lub z okazji pociągów popularnych trudności kwaterunkowe stają się palącą bolączką wszystkich miejscowości. Zdawałoby się, że tak duże miasto jak Wilno może pomieścić kilkadziesiąt tysięcy dodatkowo przybyłych osób. Tymczasem, według poprzednich obliczeń, Wilno posiada 1.000 stałych miejsc noclegowych. W razie wykorzystania domów akademickich, niektórych szkół, oraz kwater prywatnych — można uzyskać dodatkowo ca 3.000 miejsc, a w najlepszym razie do 5.000 miejsc. Tak więc pojemność Wilna podczas wielkich zjazdów turystycznych nie może przekroczyć 6.000 osób. Podobne trudności kwaterunkowe występują jeszcze wyraźniej we wszystkich miejscowościach na Ziemiach Wschodnich. Tego stanu rzeczy nie można zmienić jakimiś doraźnymi zarządzeniami lub inwestycjami, gdyż zjazdy masowe są imprezami sporadycznymi, powtarzającymi się najwyżej parę razy do roku i nie mogą stanowić podstawy do kalkulacji handlowej i amortyzacji urządzeń turystycznych. Jedyną drogą mogącą powiększyć pojemność kwaterunkową miast i miejscowości jest systematyczna rozbudowa urządzeń turystycznych i hotelowych w miarę zwiększającego się normalnego ruchu podróżujących i turystów. Pewnego rodzaju pociechę dla miast Ziem Wschodnich mogą stanowić fakty, że również i w wielkich miastach zachodniej i centralnej Polski występują analogiczne trudności kwaterunkowe przy zjazdach masowych. Tak np. pomieszczenie 20.000 przybywających na zjazd w ciągu jednego dnia sprawia nieprzezwyciężone trudności dla

Krakowa lub nawet dla milionowej Warszawy. Sumując więc rezultaty rozważań — wskazać trzeba na następujące potrzeby Ziem Wschodnich w dziedzinie hotelarstwa i kwaterunku turystycznego:

1) Modernizacja hoteli, prowadzona drogą ewolucji. W większych miastach, jak: Wilno, Brześć, Pińsk, Grodno, Łuck — potrzeba po jednym, zupełnie nowocześnie urządzonym, hotelu. Będzie on zaspakajał potrzeby wybredniejszych podróżnych i turystów, a równocześnie stanowić będzie wzór dla innych hoteli. Budową tych hoteli zainteresować winien się kapitał prywatny krajowy czy zagraniczny lub półrządowy.

2) Rozbudowa letnisk miejscowych z równoczesnym tworzeniem w nich pensjonatów.

3) Zakładanie nowych letnisk. Wykorzystanie do tego celu zagranicznego kapitału prywatnego.

4) Dalsze dostosowanie dworów do przyjmowania letników na większą skalę przez: ulepszanie pomieszczeń i pokoi, uporządkowanie otoczenia, ulepszenie kuchni, stworzenie odpowiednich rozrywek, sporty lądowe i wodne.

5) Budowa wielkich domów turystycznych w miejscowościach o większej frekwencji turystów, np.: Wilno, Pińsk, Troki, Augustów, Narocz. Są one niezbędne dla obsługi bardziej wymagających turystów.

6) Dalsza rozbudowa schronisk turystycznych w miejscowościach, stawiających pierwsze kroki w turystyce. Schroniska turystyczne traktować należy jako pionierskie poczynania w danej miejscowości.

Każdy z wyżej wymienionych punktów planu gospodarki hotelowej i kwaterunkowej wymaga szczegółowego przestudiowania, celem znalezienia odpowiednich środków realizacyjnych.

Mieczysław Węgrzecki.

I'M SORRY

W związku z artykułem, zmieszczonym w Kurierze Porannym z dn. 2.IV. r.b., otrzymaliśmy od członka naszego Klubu Okręgu Poznańskiego, p. J. Iwańskiego uwagi, które poniżej zamieszczamy.

(REDAKCJA).

Jestem smutny tak jak smutno jest autorce artykułów atakujących mapę samochodową Polskiego Touring Klubu (Kurier Poranny z dnia 19.II. 1937 r. i z dnia 2.IV. 1937 r.).

Pani H. Szyllerowa autorka wspomnianych artykułów, dzielna zaperwne kobieta, uwzięła się, że mapę P. T. Klubu i artykuły broniące jej porozbiera anatomicznie i to Jej się udaje, a pomimo to jest autorce smutno. Smutno dlatego, że ludzie pobieżnie czytają, bo gdyby bowiem czytali dokładniej to odpowiadaliby na zarzuty stawiane mapie P. T. Klubu.

Osobiście radzę dokładnie czytać to co się czyta, ale nie radzę odpowiadać, zwłaszcza dzielnym kobietom, bo spotkać je może to, co mnie napewno spotka — rozbicie na atomy.

Napewno dowiem się z odpowiedzi, że głowę mógłbym mieć lepszą, rękę sprawniejszą i t. d., ale mimo wszystko odpowiem. A zatem:

Błąd w rodzaju np. oznaczania jako dobre lub średnie dróg „nie istniejących obecnie, zamkniętych, rozkopanych istnych karczowisk nie do przebycia" jest błędem każdej mapy znaczącej drogi o nawierzchni nie ulepszonej, ponieważ nawierzchnie tłuczniowe i podobne, jakich zresztą w Polsce mamy najwięcej, mogą podlegać w ciągu pół roku dużym zmianom.

Np. obecnie w 3-ch miejscach jest przerwana droga państwowa Bydgoszcz — Toruń. Ulewne deszcze lub roztopy mogą drogę tłuczniową zmienić nieraz w ciągu jednego dnia a znów naprawa powłoki drogowej może zmienić drogę na lepszą tak, że może się wydawać jako droga zupełnie nowa. Z tych względów Polski Touring Klub niezależnie od wydania mapy stale podaje aktualne zmiany stanu dróg w swych komunikatach drogowych. Trzeba tylko czytać dokładnie.

Dalej wynika z artykułu p. H. Szyllerowej, że Polski Touring Klub niech lepiej nie wydaje mapy, jeżeli posługując się mapą można także złamać resory, albo niech zato odpowiada t. z. niech płaci za resory połamane bo automobiliści mają prawo żądać tego za swoje kilka złotych zapłacone za mapę.

Teraz pozwolę sobie wyjaśnić, że głównym celem mapy jest umożliwienie automobiliście odnalezienia najkrótszej trasy i obliczenia kilometrażu, a gdzie można nabrać benzyny i nasmarować samochód lub dobrze zjeść i wyspać się, to i tak trzeba ludzi popytać, choćby na mapie było to podane.

Między mapą Michelina, która również posiada braki, a mapą Polskiego Touring Klubu jest różnica właśnie kilku złotych, które tak mocno podkreśla autorka.

Polski Touring Klub napewno Sz. p. H. Szyllerowej nie zapraszał do układania map samochodowych, tylko prosił o współpracę w formie doniesień i uwag, właśnie takich, jakie robi Sz. Pani u swego krawca.

J. Iwański.

Motorowy sport wodny

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że sporty wodne są najzdrowsze. Zapewniają one miłośnikom tego sportu wszystko, co jest dla organizmu ludzkiego najważniejsze a mianowicie: słońce i ruch na czystym, pozbawionym kurzu powietrzu.

Turystyka wodna ma ten znakomity przywilej, że umożliwia ona docieranie do zakątków kraju takich, dokąd nie dotrze ani automobilista, ani pieszy wycieczkowiec. W ten sposób „włóczęga wodny" ma możność poznania najbardziej egzotycznej i mało znanej dzielnicy Rzeczypospolitej, nie pozbawionej dużej atrakcyjności, mianowicie województw wschodnich i północnych.

Łódź motorowa, sunąca po równej, wodnej „autostradzie", pozbawionej wybojów i tumanów kurzu jest bezkonkurencyjnym środkiem letniej turystyki wodnej.

Polski Touring Klub, zadaniem którego jest zjednoczenie w łonie swej organizacji wszystkich sportów związanych z turystyką, wita z radością nową, autonomiczną sekcję wodno - motorową, utworzoną z inicjatywy ruchliwego i bardzo żywotnego Klubu Wodno-Motorowego w Warszawie.

Przedmową niniejszą otwieramy nowy dział wodny w naszym miesięczn. „Touring".

Zarząd Główny.

Początki rozwoju motorowego sportu wodnego w Polsce sięgają 1910 roku. Ośrodkiem organizacyjnym było głównie Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

Dopiero jednak rok 1923 przynosi szerszy rozwój tego pięknego i pożytecznego sportu. W roku tym utworzone zostało przy W. T. W. — Koło Motorowców.

Już w roku następnym zorganizowano pierwsze zawody łodzi motorowych na dystansie „Warszawa — Bielany — Warszawa".

Łodzie zostały poklasyfikowane wg. siły motorów.

Następny wyścig odbył się podczas święta Wisły w Warszawie, również w 1924 r., gromadząc na starcie około 15 łodzi motorowych. W roku 1925 K. Mianowicz, na łodzi z motorem wbudowanym o sile 100 KM. ustanowił na Wiśle pod Warszawą rekord 43 klm/godz.

W latach 1926 — 1930 rozwój motorowego sportu wodnego uległ zahamowaniu. Przez cały ten okres nie były organizowane żadne imprezy. Poczynając jednak od r. 1931, sytuacja zmienia się na lepsze. W roku tym, dzięki inicjatywie kilku ruchliwych sportowców wodnych, Oddział Śródlądowy Ligi Morskiej i Kolonjalnej zorganizował pierwsze wyścigi szybkobieżnych motorówek z motorami przyczepnymi.

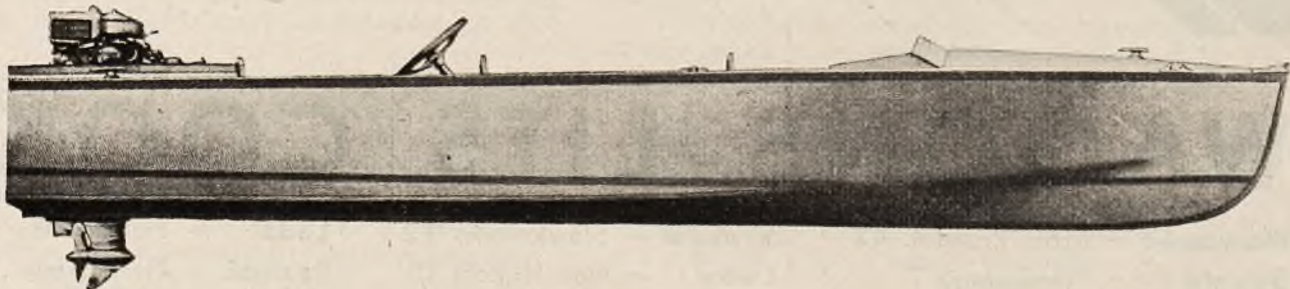
W roku 1932 istniało już kilka kół i sekcyj motorowych przy klubach wioślarskich, pracujących nad rozwojem motorowego sportu wodnego. W większości jednak wypadków nie spotykały się one z należytym współdziałaniem ze strony klubów.

Mimo to, motorowy sport wodny popularyzuje się coraz bardziej. Ilość jego zwolenników wzrasta z roku na rok, przoduje zaś pod tym względem Warszawa. Ramy klubów wioślarskich okazały się w nowych warunkach nieodpowiednie i w związku z tym powstała konieczność stworzenia samodzielnej jednostki organizacyjnej.

W roku 1933 nastąpiło powołanie do życia pierwszego Motorowego Klubu Wodnego w Warszawie, którego powstanie rozpoczyna nową erę w rozwoju tego sportu.

Uprawianie motorowego sportu wodnego polega na braniu udziału w zawodach i imprezach motorowo-wodnych, ustalaniu rekordów szybkości, rekordów długości przejechanej trasy itp. Należy tu również wspomnieć o wybitnych walorach turystycznych tego sportu, wysuwających go na czoło sportów wodnych. Szybkość i łatwość przenoszenia się z miejsca na miejsce, nieskomplikowana obsługa motoru, wielka rozpiętość zasięgu i bezpośredni kontakt z naturą — czynią ten rodzaj turystyki nadwyraz interesującym i umożliwiają dokładne poznanie dróg wodnych.

Motorowy sport wodny wyrabia szybkość orientacji i decyzji, a ponadto powoduje zżycie się z najbardziej kapryśnym i nieujarzmionym





Przystań Klubu Wodno - Motorowego na Wiśle w Warszawie.

żywiołem — wodą. Dostępny jest również dla kobiet.

Łodzie motorowe dzielą się na dwie kategorie: na łodzie z motorami wbudowanemi i na łodzie z motorami przyczepionemi z tyłu, na rufie. Każda kategoria dzieli się na łodzie wyścigowe, sportowe i turystyczne.

Łodzie z motorami wbudowanemi zaczynają tracić stopniowo swoją dotychczasową popularność ze względu na:

a) duży koszt,
b) kolosalną siłę motoru w porównaniu z łodziami o motorach przyczepnych, potrzebną do osiągnięcia tej samej szybkości (do pewnych granic),
c) duże zużycie paliwa,
d) duży ciężar,
a) ogromną przestrzeń zajętą przez motor,
f) duże zagłębienie,
g) łatwość uszkodzenia śmigła i części podwodnych.

Zaletą ich jest jednak dowolna zmienność obciążenia i większa łatwość zachowania szybkości przy fali.

Motory stałe używane do łodzi posiadają siłę nawet do kilku tysięcy KM.

Najpopularniejszym typem łodzi z motorem przyczepnym jest ślizgacz.

Nazwa ta, powstała od sposobu posuwania się po wodzie, ślizgacz bowiem, wskutek małego ciężaru, specjalnej budowy dna i odpowiedniej siły motoru, wychodzi z wody na jej powierzchnię i ślizga się po niej. Wyjście ślizgacza z wody nazywamy „położeniem się na wodę".

Celem powiększenia szybkości ślizgacze posiadają dno ze stopniem. Stopien ten wpływa b. dodatnio na wzrost szybkości, jest jednak b. czuły na dodatkowe obciążenie, które powoduje przy nim większą jej utratę, aniżeli przy dnie prostym.

Wyścigowy ślizgacz waży zaledwie 40 — 50 kg.

Motory przyczepne wyrabiane są o sile do 60 KM.

Zastosowanie motorów przyczepnych o dużej sile i małym ciężarze, dzięki czemu uzyskujemy wielką szybkość — przyczyniło się znakomicie do rozwoju wodnego sportu motorowego.

Motor przyczepny na ślizgaczu daje maksimum swej wydajności, a więc i szybkości. Pozwala na jazdę po płytkich wodach, dzięki małemu zanurzeniu (25 — 40 cm.) i na skutek automatycznego odchylania się na mieliźnie lub podwodnej przeszkodzie. Nie zajmuje cennego miejsca we wnętrzu łodzi. Nie zabrudza go smarami i paliwem. Jest tani i mało skomplikowany.

Istnieją również specjalne motory przyczepne do kajaków, o sile $1\frac{1}{2}$, 2 i 3 KM., b. lekkie, dające się przymocować z boku.

Są też ślizgacze ze śmigłem powietrznym, poruszanym przez motor typu lotniczego, umieszczony na tyle łodzi. Ślizgacze te posiadają nieocenione zalety przy jeździe po płytkich i zarośniętych wodach. Podczas jazdy zanurzają się bowiem 4 — 6 cm. Doskonale przeskakują nawet przez miejsca zupełnie pozbawione wody. Wodorosty absolutnie nie wpływają na szybkość. Jest rzeczą ciekawą, że ślizgacze takie rozwijają największą szybkość na wodach najpłytszych.

Bardzo ciekawe jest połączenie ślizgacza z saniami motorowemi. Ślizgacz ze śmigłem powietrznym, poruszanym silnikiem o mocy 12 KM., spoczywa na płozach, okutych łyżwą stalową. Odpowiednia szerokość drewnianej płozy pozwala na jazdę po najbardziej puszystym śniegu, natomiast łyżwa stalowa umożliwia ruch po lodzie i ubitym śniegu. Szybkości uzyskane na takim zespole są następujące:

ślizgacza po wodzie 45 — 50 km/godz.,
sań po śniegu 35 — 40 km/godz.,
sań po lodzie 80 — 90 km/godz.

Terenów, na których można uprawiać motorowy sport wodny, jest w kraju naszym bardzo



wiele, zarówno jeśli chodzi o wody stojące, np. jeziora Szwajcarii Kaszubskiej, jeziora augustowskie i wileńskie, jak i wody bieżące.

Nadzwyczaj rozgałęziona sieć rzek i kanały łączące dorzecza Warty, Wisły, Niemna i Prypeci — tworzą idealne warunki dla rozwoju motorowej turystyki wodnej. Jednak w obecnej chwili, ze względu na niedostateczną regulację rzek, nie wszystkie szlaki wodne mogą być należycie wyzyskane. Z tego też powodu, praktyczną granicą osiągalnych szybkości jest 75 klm/godz., i to na głównej arterii komunikacyjnej — Wiśle.

inż. Czesław Kołodziejski.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

WAŻNE DLA UCZESTNIKÓW „RAIDU KRAJOZNAWCZEGO PO POLSCE"

Uzupełnienia i wyjaśnienia do regulaminu.

Na zasadzie postanowień regulaminu „Raidu krajoznawczego po Polsce" Zarząd Główny ogłasza niniejszym następujące uzupełnienia i wyjaśnienia do regulaminu raidu, które obowiązują narówni z regulaminem.

Do § 15. W paragrafie tym omyłkowo wykazano Garwolin w spisie miejscowości godnych zwiedzenia w województwie warszawskim, zamiast lubelskim. Błąd powyższy, oraz związany z tym błąd w „Statucie" nagród wojewódzkich i lokalnych" (załącznik Nr. 1) i „Przewodniku raidowym" (załącznik Nr. 3) prostuje się.

Poza tym wyjaśniamy, że wcześniejszy odjazd z miejscowości godnej zwiedzenia powoduje nie zaliczenie do punktacji ogólnej punktów przyznanych postanowieniami § 15 tylko w wypadku, jeżeli wcześniejszy odjazd nastąpił z miejscowości, dla której przewidziano 10 minut zwiedzania. W miejscowościach, dla których przewidziano więcej niż 10 minut, punktowany będzie czas zwiedzania odpowiednio zmiejszony z tym, że za każde pełne 10 minut pobytu zalicza się jeden punkt dodatni.

Do § 32. Udział w „Raidzie krajoznawczym po Polsce" zaliczony będzie uczestnikom do Konkursu Polskiego Touring Klubu na ilość przejechanych kilometrów i konkursu na zdobycie największej ilości punktów w imprezach samochodowych w r. 1937.

Przypominamy, że regulaminy tych konkursów ogłoszone są w Nr. 1 miesięcznika „Touring" z roku bieżącego.

Uzupełnienia i wyjaśnienia do „Statutu nagród wojewódzkich i lokalnych"

Na podniesione w rozmowach telefonicznych i listach do Zarządu Głównego P.T.K. wątpliwości wyjaśniamy, że ilekroć warunki zdobycia nagrody lokalnej przewidują obowiązek odwiedzenia pewnej miejscowości, a przy zbiegu warunków decyduje o nagrodzie lepsza klasyfikacja ogólna na pewnej mecie regionalnej (np. nagroda Nr. 7 Wydziału Powiatowego w Zawierciu), to ze stanowiska statutu kolejność obu tych wydarzeń (odwiedzenie i dojazd do mety) jest obojętna. Można zatym także wpierw dojechać do mety, a później odwiedzić miejscowość, za pobyt w której ufundowana jest nagroda.

W odniesieniu do poszczególnych nagród podajemy następujące uzupełnienia i wyjaśnienia.

Nagroda Nr. 5 — Wydziału Powiatowego w Kielcach. — Większa walizka skórzana.

Z uwagi na wyjątkowo zły stan dróg obowiązek dojazdu do miejsc. Św. Krzyż uchyla się. Dla wypełnienia warunków do uzyskanie tej nagrody wystarczy zatym odwiedzenie m. Św. Katarzyna (przy szosie Górno-Bodzentyn).

Nagroda Nr. 21 — Wydziału Powiatowego w Puławach. — Wieczne pióro.

Nagroda Nr. 27 — Lisków położony jest przy szosie Opatówek — Dobra.

Nagroda Nr. 32 — WPana Wojewody Pomorskiego — Taca z brązu z żaglowcem na falach (wyrób Firmy Bracia Łopieńscy).

Nagroda Nr. 33 — WPana Starosty Krajowego Pomorskiego — Ozdobna mosiężna kaseta do papierosów z rytymi widokami Torunia i herbem Pomorza. Warunki uzyskania tej nagrody są następujące:

Uczestnikowi, który odwiedzi największą ilość miejscowości wymienionych w uwadze do punktu 32 statutu nagród wojewódzkich i lokalnych oraz dojedzie do met regionalnych w Gdyni i Toruniu. Przy zbiegu warunków decyduje najdalsza odległość od miejsca startu do Torunia w linii powietrznej, a gdyby i ten warunek był równy, większa ilość kilometrów przebytych w raidzie.

Nagroda Nr. 40 — Wydziału Powiatowego w Grudziądzu — Wieczne pióro.

Nagroda Nr. 41 — Wydziału Powiatowego w Starogardzie. Warunki uzyskania tej nagrody (a zatym i nagród Nr. 45 i 46) uzupełniamy w tym kierunku, że zamiast jeziora w Nadleśnictwie Wirty uczestnicy sfotografować mogą grupę drzew egzotycznych, wskazaną przez funkcjonariuszy Nadleśnictwa.

Nagroda Nr. 47 — WPana Wojewody Poznańskiego — Puchar.

Nagroda przechodnia dla uczestnika zamieszkałego na terenie województwa poznańskiego, który uzyska najlepszą punktację ogólną we współczynniku krajoznawczym (§ 17 pkt. 3 regul.) na mecie regionalnej w Poznaniu.

Postanowienia § 3—7 statutu tej nagrody, ogłoszonego w regulaminie „Łańcuchowego Raidu Krajoznawczego po Wielkopolsce" pozostają nadal w mocy.

Nagroda Nr. 96 — WPana Wojewody Wołyńskiego — Neseser podróżny dla automobilisty.

Nagroda Nr. 98 — WPana Prezydenta m. Równego — Szczegółów o nagrodzie brak.

Wreszcie zaznaczamy, że dla uczestników ubiegających się o nagrody Nr. Nr. 15, 18, 19, 21, 25, 31, 73, 74, 81, 82, 83, 87 i 102 zaliczone będą i dodatnio punktowane powtórne przejazdy następujących odcinków: Nowy Targ — Myślenice przez Rabkę i Mszanę Dolną lub Jordanów, Zakopane — Nowy Targ, Szczawnica — Krościenko, Krościenko — Czorsztyn, Czorsztyn — Nowy Targ; Krynica — Nowy Sącz przez Krzyżówkę i Grybów; Nałęczów — Lublin, Kazimierz — Puławy; Iwonicz — Krosno, Iwonicz — Sanok; Bereza Kartuzka — Zaprudy; Morszyn — Stryj; Worochta — Nadwórna; Husiatyn — Kopyczyńce; Swirz — Przemyślany; Witków — Radziechów; Czerwonogród — Horodenka albo Zaleszczyki.

Nagrody dodatkowe

Już po wydrukowaniu regulaminu zgłoszone zostały dodatkowo następujące nagrody:

101. Nagroda Uzdrowiska Otwock.

(Szczegółów o nagrodzie na razie brak, Komisja Klimatyczna zadeklarowała nagrodę o wartości 100 zł.).

Uczestnikowi, który w czasie raidu odwiedzi Otwock i zatrzyma się celem zwiedzenia co najmniej przez okres wskazany w postanowieniach § 15 regulaminu. Przy zbiegu warunków nagroda przyznana będzie uczestnikowi, który dojechał do mety głównej w Warszawie, a nie uzyskał innej nagrody. Gdyby uczestników takich było więcej decyduje o nagrodzie lepsza punktacja ogólna na mecie głównej.

102. Nagroda Zdrojowiska Rabka.

(Szczegółów o nagrodzie na razie brak, Komisja Zdrojowa w Rabce zadeklarowała nagrodę o wartości 100 zł.).

Uczestnikowi, który w trakcie raidu odwiedzi Rabkę. Przy zbiegu warunków stosuje się analogicznie postanowienia, odnoszące się do nagrody Nr. 101 z tym, że zamiast mety głównej miarodajną będzie klasyfikacja na mecie regionalnej w Krakowie, do której uczestnik obowiązany jest dojechać.

Poza uzupełnieniami oficjalnymi podajemy uwagę praktyczną dla uczestników raidu.

Mapa samochodowa i stanu dróg w Polsce na rok 1937/38, odroczenie wydania której nastąpiło z powodu znanych powikłań na rynku papierniczym, ukaże się w sprzedaży jeszcze przed raidem. Aczkolwiek w sprawach raidu miarodajną jest mapa na r. 1936/7, to jednak przy opracowywaniu trasy zalecamy posługiwanie się mapą nową, a to ze względu na aktualniejszy stan dróg i znacznie dokładniejsze jej opracowanie.

Przyjęcie mapy na r. 1936/7 jako obowiązującej w raidzie nastąpiło wyłącznie z braku pewności, czy przed raidem zdołamy zaopatrzyć wszystkie księgarnie w mapy nowe.

WYSTAWA MOTORYZACYJNA NIE ODBĘDZIE SIĘ W BIEŻĄCYM ROKU

Dn. 3 b. m. odbyła się u Prezydenta Miasta p. Stefana Starzyńskiego konferencja, poświęcona organizowanej przez Polski Touring Klub wystawie motoryzacyjnej.

W konferencji udział wzięli z ramienia Polskiego Touring Klubu prezes Ferdynand Switalski, wiceminister Skarbu, wiceprezes St. Reszczyński i inż. Eugeniusz Porębski. Automobilklub Polski reprezentował dyr. J. Regulski, Ligę Drogową prezes St. Tyszkiewicz, Ligę Popierania Turystyki dyr. Kodelski; z ramienia miasta, oprócz prezydenta Starzyńskiego obecny był również dyr. Zakładu Oczyszczania Miasta, inż. Meyer.

Tematem konferencji była sprawa budowy hali wystawowej w Warszawie, oraz w wypadku zorganizowania Wystawy na terenach C. I. W. F. (Centralny Instytut Wychowania Fizycznego) na Bielanach — doprowadzenia do porządku t. zw. „Wisłostrady", a w związku z tym rozwiązania zagadnienia komunikacji z C. I. W. F-em.

Prezydent Starzyński wyczerpująco przedstawił kwestię budowy hali, którą to inicjatywę w całej rozciągłości popiera. Stwierdził jednak, że terenami przeznaczonymi na ten cel miasto nie będzie mogło jeszcze w tym roku dysponować, a zatym hala wystawowa nie mogłaby być w obecnej chwili wzniesiona.

Jeśli chodzi o przebudowę „Wisłostrady", to również w tym roku nie można żadnych robót prowadzić, a to z uwagi, iż w znacznej części wspomniana arteria, łącząca miasto z Żoliborzem jest zbudowana na świeżym nasypie i wskutek osiadania ziemi, ulepszonej nawierzchni ułożyć w tym roku się nie da.

Również gmina m. Warszawy nie ma możności zorganizowania dogodnej komunikacji z Bielanami i oddania do dyspozycji na czas trwania wystawy chociażby nawet jednego autobusu miejskiego.

W tych warunkach komitet organizacyjny wystawy, uznając słuszność stanowiska prezydenta Starzyńskiego, widzi się zmuszonym odroczyć z powyższych względów termin otwarcia wystawy.

TABLICE I ZNAKI ORIENTACYJNE DLA AUTOMOBILISTÓW

Prezydium Polskiego Touring Klubu w osobach prezesa Ferdynanda Świtalskiego, Wiceministra Skarbu, Wiceprezesa Stanisława Reszczyńskiego i inż. Eugeniusza Porębskiego było przyjęte przez Pana Prezydenta Miasta Stefana Starzyńskiego dla omówienia sprawy ułatwień dla automobilistów na terenie stolicy.

Na konferencji tej ustalono ostatecznie wzór tablic - planów miasta, które mają być przez Zarząd Miejski ustawiane przy głównych arteriach wjazdowych stolicy.

Poza tym zaakceptowano wzory znaków drogowych, które będą rozmieszczone na terenie Warszawy, a wskazujące kierunek przejazdów przez miasto.

Prace te przy pomocy Zarządu Miejskiego wykonywane są przez Polski Touring Klub wspólnie z Ligą Popierania Turystyki.

WIELKI NOWOCZESNY HOTEL TURYSTYCZNY W ZAKOPANEM

Na odbytej w dniu 3 b. m. u Pana Wiceministra Komunikacji konferencji delegatów Polskiego Touring Klubu Prezesa p. Ferdynanda Świtalskiego i Wiceprezesa p. Stanisława Reszczyńskiego omawiano sprawę konieczności budowy nowoczesnego hotelu w Zakopanem, względnie w Morskim Oku. Hotel ten obliczany jest na 120 pokojów i posiadałby garaż na większą ilość samochodów, a budową zająłby się Polski Touring Klub i Liga Popierania Turystyki.

Brak takiego hotelu w Zakopanem daje się dotkliwie odczuwać, bowiem w obecnej chwili garażowanie samochodów w Zakopanem odbywa się pod gołym niebem. Na konferencji tej poruszono również sprawę budowy wielkiego garażu w Warszawie.

Poza tym omawiano sprawę znakowania Warszawy oraz ważniejszych dróg w Małopolsce i na Górnym Śląsku, mających wybitniejsze znaczenie dla turystów.

Wreszcie delegacja Polskiego Touring Klubu przedstawiła Panu Ministrowi Bobkowskiemu plan organizacji raidu krajoznawczego po Polsce, który odbyć się ma w dniach 15, 16 i 17 maja b. r., oraz poinformowała o pracach, związanych z wydaniem mapy samochodowej i Stanu Dróg w Polsce na rok 1937-8.

SEKCJA WODNO-MOTOROWA P. T. KLUBU YACHTING MOTOROWY W POLSCE

KALENDARZ SPORTOWY

Maj 2, godz. 10. Powitanie wiosny. Śniadanie motorystów na zielonej wyspie organizowane przez O. Y. K.

Maj 3, godz. 16. Rewia yachtów motorowych. Podwieczorek w Klubie Żoliborz, organizowane przez O. Y. K.

Maj 6, godz. 10. Wycieczka do Góry Kalwarii. Obiad w Kasynie Oficerskim organizowane przez O. Y. K.

Maj 15—16—17, godz. 8. Wycieczka do Kazimierza organizowana przez „Żoliborz".

Maj 27, godz. 11. Wyścig Warszawa — Osiedle O. Y. K. organizowany przez O. Y. K.

Czerwiec 27—28—29, godz. 8. Wyścig Warszawa — Toruń. Start handicapowany organizowany przez O. Y. K.

Lipiec 14—18, godz. 8. Raid Warszawa — Gdańsk — Gdynia organizowany przez O.Y.K.

Sierpień 7 — 8, godz. 10. Mistrzostwa Polski w Augustowie organizowane przez O. Y. K. z Y. K. P.

Sierpień 22, godz. 12. Wyścig okrężny między mostami organizowany przez W. K. M. na L. M. K.

Wrzesień 5, godz. 11. Rekord jesienny organizowany przez A. Z. S.

Wrzesień 19, godz. 20. Raid nocny do Wilgi organizowany przez W. K. M.

Październik 17, godz. 12. Zamknięcie sezonu organizowane przez O. Y. K.

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA — SYGNAŁY ŚWIETLNE

W związku z otrzymanym przez P. T. Klub pismem Nr. K. D. I — 1/5. Komisariatu Rządu na m. st. Warszawę o „Urządzeniach bezpieczeństwa — sygnałach świetlnych", podajemy do wiadomości Członków Klubu, że Komisariat Rządu celem wzmożenia bezpieczeństwa przechodzących przez jezdnie, wydał tytułem próby zarządzenie, aby przy regulacji ruchu ulicznego za pomocą sygnalizacji świetlnej — przy sygnale czerwonym nie dopuszczano do skręcania pojazdów w prawo.

SEKCJA SAMOCHODOWA P. T. KLUBU

Sekcja samochodowa P. T. Klubu podaje do wiadomości Członków Sekcji, że dnia 21 maja r. b. o godz. 18.30 w pierwszym terminie i o godz. 19-ej w drugim odbędzie się nadzwyczajne walne zebranie Członków Sekcji Samochodowej poświęcone wyborom nowego Zarządu Sekcji.

NOWE STRZEŻONE POSTOJE P. T. KLUBU

Po uruchomieniu pierwszego strzeżonego postoju samochodowego na pl. Marszałka Piłsudskiego, Polski Touring Klub zorganizował nowy posterunek na pl. Teatralnym przed gmachem Teatru Wielkiego w godzinach wieczornych z zadaniem pilnowania zatrzymujących się na placu samochodów.

Akcja Polskiego Touring Klubu jest bardzo życzliwie przyjęta przez naszych automobilistów, tym bardziej, że ogół ich już oddawna domagał się stworzenia w Warszawie na wzór większych miast europejskich posterunków z zadaniem strzeżenia pozostawianych na ulicy pojazdów mechanicznych.

Oprócz już utworzonych, został również dn. 2 maja r. b., uruchomiony posterunek na ul. 6-go Sierpnia na placu przed gmachem Politechniki.



Strzeżony postój samochodowy P. T Klubu na pl. Marszałka Piłsudskiego.

DROGI

KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

Woj. Stanisławowskie — powiat Stanisławów. — Na drodze powiatowej Stanisławów — Tyśmienica klm. 0.5 — 1.7 wieś Okryszowice z powodu gruntownej przebudowy starej nawierzchni wstrzymano ruch pojazdów. Objazd drogą powiatową Stanisławów — Radca i drogą gruntową Grzechowce — Odryszowice. Trwanie przeszkody do 1.6 1937 r.

Powiat Stanisławowski: Droga państwowa Nr. 9 klm. 501, 506 wieś Krechowce, Drochomicz z powodu przebudowy nawierzchni na długości 2.74 klm. Objazd — Krechowiec, droga gminna Krechowce, Odreszyce, droga powiatowa Stanisławów Radca i droga gminna Radca — Lipiec. Długość drogi objazdowej 9 klm. o nawierzchni wzmocnionej. Trwanie przeszkody od 5. 4. do 30. IX.

Powiat Brzeżany: Droga woj. Brzeżany — Podhajce, ukończono budowę mostu nr. 3/2. Droga została otwarta.

Na drodze wojewódzkiej Tatarów — Worochta — Żabie ruch samochodowy skutkiem złego stanu mostu Nr. 65/2 jest wzbroniony. Po naprawieniu mostu ruch samochodowy zostanie wznowiony.

W woj. Kieleckim, Zarz. Miejski w Sosnowcu komunikuje, że z powodu przebudowy ul. Zagórskiej w kierunku gminy Zagórze, ulica dla ruchu zamknięta do dnia 20. V. 37. Objazd ul. Pekin i drogą powiatową Dąbrowa — Niwka.

Powiat Sandomierski. — Droga woj. Opatów — Sandomierz klm. 30 — 46, droga woj. Opatów — Stopnica ruch wstrzymano dla samochodów ciężarowych i aut. Trwanie przeszkody do 15 maja 1937 r.

Z dniem 31 marca 1937 roku zostaje wznowiony ruch na **drodze państwowej Nr. 9 2 Kurów — Radom** w obrębie powiatu Kozienickiego.

Z dniem 8 kwietnia 1937 r. został przywrócony ruch ciężarowy na **drogach bitych powiatu opoczyńskiego.**

Z dniem 14 kwietnia 1937 r. został wznowiony ruch kołowy **na drogach bitych na terenie powiatu kieleckiego.**

Z dniem 8 kwietnia 1937 r został wznowiony ruch ciężarowy na drogach o nawierzchni twardej **w powiecie sandomierskim.**

W związku z przebudową drogi t. j. od dnia 19 kwietnia 1937 r. aż do odwołania ruch wszelkich pojazdów kołowych **na drodze wojewódzkiej Nr. 8 (Pilica — Łosień — Dąbrowa)** w Gołonogu na odcinku od km. 37,641 do km. 38.837 zostaje zamknięty. Dla pojazdów jadących w kierunku — Łosień, Pilicy, Ząbkowice i odwrotnie, wyznaczony został objazd następującymi drogami bitymi: drogą państwową Nr. 13/4 (Miechów — Strzemieszyce — Będzin), drogą powiatową Nr. 5 p. (Strzemieszyce — Łosień), drogą wojewódzką Nr. 8 w (Pilica — Łosień — Dąbrowa) i drogą powiatową Nr. 4p (Gołonóg — Ząbkowice — Ciągowice).

Powiat Stopnicki: Droga państwowa Nr. 12 klm. 52, 53, 56, 60 — 64, 66, droga wojewódzka Opatów — Staszów — Stopnica — Solec klm. 63 — 67, 70, 78, 80 droga woj. Staszów — Chmielnik — Kije k.m. 30 — 34. 37, 46 — 45, 51 ograniczono ruch kołowy i ciężarowy na okres 3-ch tygodni.

W wojew. Lubelskim pow. Krasnystaw, pow. Włodawski, pow. Chełm-Lub. i pow. Radzyń — ograniczenia ruchu z powodu przełomu nawierzchni cofnięto.

W województwie lwowskim, w powiecie leskim na drodze powiatowej Nr. 4 p. Kalnica — Cisna w Ciśnie — zostaje w zupełności otwarta komunikacja przez most Nr. 75/7 na Solince z dniem 1 kwietnia, która została zamknięta z dniem 29. 1936 r.

Z powodu przełomów nawierzchni w **woj. Białostockim,** pow. Ostrów Mazow. droga państwowa Nr. 3 — ograniczenia w ruchu zostały cofnięte.

Wojew. Poznańskie:

W związku z budową nowoczesnych nawierzchni **na drodze państwowej Nr. 16 3** (odcinek Kórnik — Jaryszki) z dniem 30-go marca 1937 r. aż do odwołania zamknięto dla wszelkiego ruchu publicznego odcinek tej drogi od km. 101, 700 do km. 110, 500 t. j. od Kórnika do Jaryszek. Droga objazdowa od Kórnika do Jaryszek. Droga objazdowa od Kórnika do Poznania prowadzi: 1) dla ruchu ciężarowego pojazdami konnymi i mechanicznymi drogą umocnioną Kórnik — Nagradowice — Paczkowo — Poznań, 2) dla ruchu lekkiego osobowego pojazdami konnymi i mechanicznymi Kórnik — Krzyżowniki — Tulce — Jaryszki — Zegrze — Poznań (droga wymieniona na odcinku około 1 klm jest drogą gruntową), 3) dla ruchu autobusowego, Śrem — Grabianowo — Brodnica — Mosina — Poznań i Kórnik — Nagradowice — Paczkowo — Poznań.

Wojew. Łódzkie:

W związku z całkowitą przebudową drogi państwowej Nr. 16 Kaliskiej na odcinku **Łask — Sieradz,** z dniem 5 kwietnia b. r. odcinek ten zostaje zamknięty dla ruchu tranzytowego konnego, przeznaczonego do zarobkowego przewozu oraz dla wszelkich pojazdów mechanicznych, do dnia 5 czerwca 1937 r. Ruch bezpośredni między Sieradzem a Łaskiem odbywać się będzie przez Mękę — Rossoszycę i Szadek, którymi to drogami objazdowymi będzie odbywać się koncesjonowany zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

Wojew. Śląskie:

Z powodu przebudowy zamyka się dla wszelkiego ruchu kołowego drogę **Murcki Kobiór** na odcinku od km. 6,331 — 25.600 na czas od 15 kwietnia do (w przybliżeniu) 15 listopada 1937 r. Objazd dla samochodów i wozów ładowanych do Tych przez Mikołów — objazd do Murcek przez Piotrowice — Kostuchna.

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

PRZED SEZONEM TURYSTYCZNYM NA ZIEMIACH WSCHODNICH

Na odbytej niedawno w lokalu Towarzystwa Rozwoju Ziem Wschodnich w Warszawie konferencji w obecności p. Wiceministra Komunikacji inż. Aleksandra Bobkowskiego i Władz Naczelnych Towarzystwa, omawiano program prac Towarzystwa na polu turystyki w roku 1937.

P. Wiceminister Aleksander Bobkowski odniósł się do postulatów Towarzystwa Rozwoju Ziem Wschodnich bardzo życzliwie i obiecał jak najdalej idącą pomoc w ich realizacji ze strony czynników oficjalnych. Na konferencji ustalono następujące tereny turystyczne na Ziemiach Wschodnich, na których mają być poczynione inwestycje turystyczne: Wilno, jezioro Narocz, pojezierze Augustowskie, jeziora Brasławskie, Pińsk z okolicą, Szlak Legionów na Wołyniu, Krzemieniec, jeziora Lubomelskie, Zaleszczyki i Jar Dniestru.

Następna konferencja przygotowała program imprez turystycznych na Ziemiach Wschodnich na sezon letni 1937 i sezon zimowy 1937/38 r. i ustaliła tereny o pierwszorzędnym znaczeniu, które wymagają wcześniejszego zajęcia się nimi. Za takie uznane zostały: Wilno, jezioro Narocz, pojezierze Augustowskie, Pińsk z okolicą i Zaleszczyki. Tereny te, mimo że stały się już głośne w naszym świecie turystycznym, nie są jeszcze dostatecznie zorganizowane dla ruchu turystycznego i nie są także wyzyskane ich walory turystyczne. W pierwszym rzędzie daje się odczuć brak odpowiednich domów turystycznych, na co zwrócono szczególną uwagę; w Zaleszczykach przewidziana jest budowa państwowego domu zdrojowego. Poza tym zwrócono uwagę na: mało wyzyskiwane jeziora augustowskie i wileńskie dla sportu wodnego, łowiectwo na Polesiu, przy jednoczesnym utworzeniu z Pińska centrum turystycznego Polesia, otworzenie sezonów zimowych na Ziemiach Wschodnich, unormowanie ulg kolejowych przy wyjazdach na Ziemie Wschodnie i na wiele innych pilnych spraw dotyczących turystyki.

Na odbywających się dalszych konferencjach, zagadnienia te są szczegółowo omawiane przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji przy współudziale zainteresowanych instytucji i organizacji.

BANDERA W GÓRĘ!

To jest nie tylko podróż — wypad na obce lądy pomiędzy obcych ludzi — to jest poznanie innego świata: na imię mu morze.

Wszystko tam jest nowe: dzień rozpoczyna się od wrażeń tak niezwykłych dla „szczura lądowego", że nie wiadomo na co wcześniej patrzeć, czego wcześniej słuchać, czy łagodnego szumu fal uderzających o burty statku, czy okrzyków entuzjazmu, jakie wyrywają się na widok morza i nieba, pomiędzy którymi spędzić wypadnie niezapomniane, radosne dni wycieczki morskiej. Trzeba o tym pamiętać: sam pobyt na morzu w nowych warunkach tak odległych od naszego życia codziennego jest przede wszystkim zdarzeniem dla

naszych nerwów i wrażliwości najważniejszym. Poza tym albo raczej ponadto czeka nas urocza perspektywa wypadów lądowych do miast wspaniałych, do wysp wiosennych, do zadumanych miasteczek, oglądających swoją urodę w zwierciadle fiordów. Ze wszystkich pokus, jakie roztaczają przed nami wakacje, ta chyba — wycieczka morska — nie da się z niczym porównać. Tym bardziej, że w roku bieżącym morskie podróże, nie wymagające przedwstępnych kłopotów paszportowo - wizowych i walutowych, odbywać się będą po trasach równie ciekawych, jak i lubianych przez naszych turystów. Z Gdyni w tym roku polskie statki: „Batory", „Piłsudski" i „Kościuszko" powiozą turystów dwukrotnie na fiordy, przy czym jedna wycieczka obejmuje także Szkocję. Amsterdam, Oslo, Kopenhaga, Helsinki, Londyn — to miasta, do których polskie statki będą zajeżdżać: Lizbona, Casablanca, Madera, Azory — to wyspy i porty, objęte trasą wycieczek z Gdyni. Egzotyczne i rewelacyjne są podróże „Polonii", odjeżdżającej z Konstancy: te wycieczki o charakterze wybitnie południowym odwiedzą Grecję, Egipt, Maltę i Italię.

Informacje i zapisy: Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe, S. A. Warszawa, Plac Małachowskiego 4, tel. 547-46 oraz oddziały w Gdyni, Krakowie, Lwowie i Biura Podróży.

„MILLE MIGLIA"

W tegorocznym wyścigu samochodów pod nazwą „Mille Miglia" w kwietniu r. b. we Włoszech, na trasie wynoszącej 1650 km, t. j. Brescia — Bolonia — Florencja — Rzym — Ancona — Rimini — Bolonia — Wenecja — Treviso — Werona — Brescia, samochody **Fiat,** startujące w ilości 81 na 123 wszystkich biorących udział w wyścigu, osiągnęły duży sukces zajmując w kategoriach wozów turystycznych do 750 cm., oraz wozów 750 — 1.100 cm. i od 1.101 — 1.500 cm., po 10 pierwszych miejsc. Najlepsze wyniki osiągnięte przedstawiają się następująco:

W kategorii do 750 cm. — Fiat 500, średnio 76.569 km/godz., w kateg. 751 — 1.100 cm. — Fiat 508, średnio 91,083 km/godz. i w kateg. 1.101 cm. — 1.500 cm. Fiat 1.500, średnio 94.861 km/godz.

Wyścig — tysiąc milowy, najdłuższa i jedna z najcięższych prób szybkości na świecie, odbył się w tym roku w wyjątkowo trudnych warunkach, spowodowanych burzami i ulewnymi deszczami na niektórych odcinkach trasy.

W wyścigu charakterystyczne jest przeważające zwycięstwo wozów małolitrażowych Fiat 500 i Fiat 508, które przez regularną jazdę i wysoką szybkość przeciętną dały dowód dużej wytrzymałości.

POŁUDNIOWO - WSCHODNIA WYSTAWA

Od szeregu lat stało się poniekąd zwyczajem, że regularnie w maju odbywają się targi we Wrocławiu.

Żywe zainteresowanie i chęć uczestnictwa w tych targach zagranicy, skłoniły organizatorów, do przedłużenia terminu tej imprezy o pięć dni, t. j. od 5 — 9 maja r. b.

Targi wrocławskie zdobyły już sobie specjalną reputację, jako „Południowo-Wschodnia Wystawa", a to z uwagi na ożywiony ruch obrotu towarowego między Niemcami a państwami południowo - europejskimi, których ujawniające się zainteresowanie rokuje pomyślne wyniki tranzakcyjne.

Specjalnym dążeniem tegorocznych targów jest chęć przyciągnięcia jak największej liczby osób ze sfer gospodarstwa wiejskiego, zapoznania ich z eksponatami maszyn i narzędzi rolniczych, których znaczny zbyt będzie słusznym uzasadnieniem urządzania targów, zmierzających ku uświadamianiu również i rolników, by przy uprawie rolnej stosowane były sposoby mechanicznych urządzeń.

JAK OTRZYMAĆ PRAWO JAZDY

Automobilklub Polski wydał ostatnio popularną broszurę p. t. „Jak otrzymać prawo jazdy". Wydanie broszury jest tym bardziej na czasie, że w związku z ułatwieniami przy nabywaniu i używaniu pojazdów mechanicznych, wprowadzonymi w roku 1936-ym wzrosła ilość pojazdów mechanicznych i rosną zastępy osób uprawnionych do prowadzenia samochodu lub motocykla.

W broszurze wymienionej znajdują się wszystkie niezbędne informacje, dotyczące procedury, stosowanej przy egzaminie oraz wyszczególnienie tych umiejętności, jakimi musi wykazać się kierowca pragnący otrzymać prawo jazdy.

Oprócz tego w informatorze umieszczono objaśnienia przepisów ruchu drogowego, nadto informacje dotyczące: opłat na Państwowy Fundusz Drogowy, obowiązków właściciela i kierowcy pojazdu, opis postępowania w razie sprzedaży lub wycofania pojazdu z ruchu i t. p. Bardzo wszechstronnie traktuje informator odpowiedzialność kierowcy i właściciela pojazdu w najróżniejszych, zdarzających się w życiu wypadkach.

Informator jest wyczerpujący. Styl jasny i zwięzły. To też należy się spodziewać, że z treścią informatora zapoznają się nie tylko wszyscy ubiegający się o prawo jazdy, ale także wszyscy starzy kierowcy i właściciele pojazdów, którzy znajdą w nim bardzo przystępnie podane wyjaśnienia wszelkich przepisów związanych z posiadaniem i użytkowaniem pojazdu mechanicznego.

Cena informatora zł. 1.

UDZIAŁ KOLEI POLSKICH W WYSTAWIE W PARYŻU

Polskie Koleje Państwowe wezmą udział w dziale polskim na Międzynarodowej Wystawie Sztuki i Techniki w Paryżu.

Eksponaty Ministerstwa Komunikacji wystawione będą zarówno w reprezentacyjnym pawilonie polskim, jak i w innych pawilonach wystawy, a przede wszystkim w pawilonie kolejowym na Gare des Invalides.

Staną tam na torach kolejowych: pociąg turystyczny, składający się z trzech jednostek — wagonu sypialnego 2/3 klasy, wagonu - baru, oraz wagonu kąpielowego. Będzie to najbardziej nowocześnie urządzony pociąg turystyczny Polskich Kolei Państwowych. Wagon kąpielowy stanowi swoistą właściwość polskich pociągów turystycznych, nieznaną w innych krajach. W wagonie - barze będzie czynne kino, wyświetlające polskie filmy krajoznawcze, oraz urządzony zostanie polski bar.

Obok wystawiony będzie pierwszy polski parowóz kształtu aerodynamicznego typu „Pacific" (2—3—1). Duża średnica kół napędnych — 2.0 m. pozwoli mu rozwijać największą szybkość do 140 km./godz.

Prócz taboru Polskie Koleje Państwowe wystawią w dziale kolejowym Wystawy szereg modeli, jak np. model dworca Głównego w Warszawie, przekroje ze wskazaniem sytuacji urbanistycznej, układu torów i t. d., model wagonu motorowego, model pociągu opływowego, model plastyczny portu gdyńskiego ze wskazaniem jego przyszłego rozwoju i t. d. Poza tym dział polskich kolei państwowych obejmie mapę świetlną dróg żelaznych w Polsce i polskich linii lotniczych oraz szereg barwnych i pomysłowych tablic, ilustrujących prace polskich kolei.

Czasopisma i książki nadesłane

Wiadomości Turystyczne, Nr. 6 z marca, Nr. 7, 8 z kwietnia 1937 r. Turystyka, za kwiecień 1937 r.

A. T. S., Nr. 3 za marzec 1937 r.

L'Echo de Belgrade, Nr. 10, 11, 12 za marzec, Nr. 13, 14, 15 z kwietnia 1937 r.

Teurikyo, Nara-Japonia, Nr. 78 za luty 1937 r.

News Shell Aviation, London, Nr. 69 za marzec 1937 r.

Turystyka w Polsce, Nr. 3 — 4 za marzec — kwiecień 1937 r.

Touring, Organ Oficj. Szwajc. Touring Klubu, Bern, Nr. 11, 12, 13 z marca Nr. 14 z kwietnia 1937 r.

The Autocar, London, Nr. 7, 8 za kwiecień 1937 r.

Viaggiare - giornale del turista, Roma, Nr. 5 za marzec Nr. 6, 7 za kwiecień 1937 r.

Lot Polski, Nr. 3 za marzec, Nr. 4 za kwiecień 1937 r.

Ceskoslovensky Motorista, Ofic. Organ Czeskiego Touring Klubu, Praha, Nr. 6 z kwietnia 1937 r.

The C.T.C. Gazette, London, Nr. 4 za kwiecień 1937 r.

Wiadomości Wędkarskie, Nr. 3 za marzec, Nr. 4 za kwiecień 1937 r.

Polska Jutrzejsza Gospodarcza, Nr. 9, 10, 11, 12 z marca, Nr. 13, 14, 15, 16 z kwietnia 1937 r.

Oesterreichische Touring Zeitung, Nr. 4 za kwiecień 1937 r.

Nowa Polska, Nr. 1 za kwiecień 1937 r.

Szofer Polski, Nr. 3 za marzec, Nr. 4 za kwiecień 1937 r.

Express Lubelski i Wołyński, Nr. 93 z 1 kwietn. 1937 r.

Motocykl, Nr. 1 za styczeń — luty 1937 r.

Touring, Genève, Nr. 1 z marca 1937 r.

Camping London, Nr. 4 za kwiecień 1937 r.

Revue du Touirng Club de l'Iran, za marzec 1937 r.

Touring Club de Belgique, Bruxelles, Nr. 6 z marca, Nr. 7, 8 z kwietnia 1937 r.

Der Selbstfahrer, Hamburg, zesz. 7, za marzec, zesz. 8 za kwiecień 1937 r.

Przemysł Naftowy, Nr. 6 za marzec, Nr. 7 za kwiecień 1937 r.

Drogowiec, Nr. 3 za marzec 1937 r.

Pogotowie, Nr. 1 z 19 marca 1937 r.

Turismul, Bucuresti, Nr. 9 — 12 za grudzień — marzec 1937 r.

Touring, Rio de Janeiro, Nr. 44 za luty 1937 r.

Motorwelt, Berlin, zesz. 8 z kwietnia 1937 r.

Melchior Wańkowicz. Na Tropach Smętka. Warszawa 1936. Biblioteka Polska str. 371, z licznymi tablicami, mapami i ilustracjami.

Książka P. Wańkowicza, niezwykle ciekawa i aktualna, zdobyła sobie zasłużony rozgłos, poruszając za mało może znane zagadnienie ludności polskiej w Prusach Wschodnich. Książka ta ma zarazem charakter, który wymaga, aby ją zsygnalizować czytelnikom „Turingu"; jest ona bowiem jednocześnie niezwykle barwnym opisem wycieczki turystycznej po jeziorach i rzekach Mazurskich. P. Wańkowicz, znany kajakowiec, przejechał sporą część interesującego go kraju kajakiem, w Piszu przerwał podróż wodną aby uzupełnić swe obserwacje przez objazd samochodowy. Po ukończeniu objazdu, wrócił do kajaku, spływając do Warszawy i przebywając drogą wodną 402 km. Trudno w krótkiej notatce streścić tak bogatą w treść książkę, to też ograniczymy się tylko do gorącego zachęcenia naszych czytelników, aby się z nią zapoznali. Może ona bowiem służyć jako przykład zarówno dobrego opisu wyczynu turystycznego jak i właściwego pojmowania turystyki, polegającej na wnikliwym zaznajamianiu się ze światem po przez który prowadzą drogi wycieczkowicza.

Touring

Official journal of the Polish Touring Club

Monthly Review

WARSAW APRIL 1937 2nd (XII) YEAR Nr. 4

BIAŁOWIEŻA

In old days a great part of the territory of Poland was covered with great forests of which there remain to - day only a few relics which can give an idea of their primitive beauty; one of the most important and most interesting relics is the Białowieża Forest.

Within a few hours drive from Warsaw, easily accessible by train, the Białowieża Forest is worth being included in any touring program in Polland, both in summer and in winter.

The name of Białowieża appears for the first time at the end of the 13-th century. It is mentioned in the 14-th century by Spanish and Portugeese writers. Polish historians record many events connected with Białowieża.



Białowieża: European bisons. Phot. Karpiński. Archives of the Ministery of Communication

They relate for instance how in 1409 King Jagiełło and the Great Duke Witold, having decided the campaign against the Teutonic order, spent the autumn and the winter of this year hunting in the forest in order to provide necessary stocks of salted and smoked meat for their armies. Many Polish Kings chased in Białowieża — the Jagiellonians, Stefan Batory, John Casimir, August II. After the partitions, Białowieża became the property of Russian czars, to - day it belongs to the Polish State.

The Białowieża Forest, of a total area of about 114.000 ha is the largest virgin forest in Central Europe. Its most ancient and best preserved part has been recognized as a National Park, including 4.644 ha of the primitive forest. Besides the National Park special reservations have been created for game of which the most celebrated is the reservation for aurochs or wild European bisons.



Białowieża. Century old trees.

The European bison inhabited in old days the whole forest. Reserved for royal hunting, this magnificent animal was practically wiped out from the forest during the great war. At the moment when the reservation was created the Białowieża bisons numbered only four; to-day they are twenty two and the success of their reintroduction gives ground to the hope that this rare animal will not disappear from this site.

Besides the European bison reservations have been created for wilde horses — tarpans, which proviously inhabited Białowieża as well as, quite recently, for bears; new reservations for elks and beavers are in project.

The Białowieża Forest is very rich in game and its hunting seasons have acquired already a great renown. Wild boars, wolves, stags, lynxes and many other kinds of game present for huntsmen opportunities seldom met elsewhere.

Nearly 65% of the trees of the Białowieża Forest are more than century old while about 10% are more than 200 years old. Among its old trees splendid specimen can be found: pine trees of a diameter reaching 1.5 m, oaks of a diameter reaching 2.5 m. There are 12 chief kinds of trees at Białowieża while the variety of its flora makes it one of the richest in Europe.

A great part of the forest is at present in regular exploitation; great sawing mills nad other industrial undertakings are situated at Hajnówka, on the outskirts of the forest.

In the central part of the Forest lies the Białowieża village and the hunting castle of the President of the Republic. Near the castle the tourists will find a comfortable refuge, as well as an interesting museum.

M. R.

THE CRACOW – PAGEANT 27.V – 20.VI.1937

Festivals based on old traditions, colourful folk dances and international sports contest shows. Entertainments. Attractions. During the Days of Cracow, the Polish Tourist Traffic Association,, Cracow, Lubicz 4 (opposite the railway station) organises special trips to such places as: OJCÓW, a picturesque valley with fantastic rocks, near Cracow. WIELICZKA, salt-mines of international renown. PIENINY, the magnificent break of a mountain stream. TATRA Mountains and ZAKOPANE, the capital of mountain toursin in Poland. A ropeway leading on Kasprowy Wierch.

Considerable fare reductions are granted to holders of registration cards. Registration Cards obtainable in the Polish Consulates, at travel agencies and at the office of the Polish Tourist Traffic Association Cracow, Lubicz 4.

Travellers from abroad can obtain free visas and reduced fares from the frontiers of the Polish Republic.

THE CORPUS CHRISTI PROCESSION AT ŁOWICZ

Some 80 km from Warsaw lies the small city od Łowicz. well known by many foreigners. it owns its celebrity not to historical monuments but to the fact that the peasants of the district around Łowicz are still wearing their national costumes and that these costumes are the most beatiful and highly coloured of all peasant costumes in Poland.

The women wear very full, gathered skirts made of hand wowen material in wide, bright stripes, apron and cape of the same material, a tight bodice of red or black, a gay handkerchief and many strings of beads with finely decorated ribbons. The costume of men is not as magnificent. but nevertheless very interesting.

The best time to admire the peasants' costumes is a sunday or a holiday. before or after church; but the best opportunity to see them is to go to Łowicz on the Corpus Christi day to admire the traditional procession when great crowds gather at Łowicz wearing their best dresses.

The trip to Łowicz gives also the opportunity to visit a very fine church with a remarkable „Descent from the Cross" by one of the Flemish masters as well as the local museum.

The Polish Touring Club organises as usual a motor trip to Łowicz on the Corpus Christy day i. e. on the 27th of May.

TREŚĆ ZESZYTU.

	Str.
Walny Zjazd Alliance Internationale de Tourisme w Marokku	2
Motoryzacja i prawo. — Dr. Tadeusz Cyprian, Sędzia apelac. w Poznaniu	5
Zmotoryzowany sąsiad. — Inż. Bohdan Lubiński.	10
Motoryzacja krajów bałtyckich. — Inż. dyplom. K. Podhorski - Okołów	13
Zagadnienia hotelarstwa i kwaterunku turystycznego na ziemiach Wschodnich. — M. Węgrzecki	15
I'm sorry. — J. Iwański.	18
Motorowy sport wodny. — Inż. Cz. Kołodziejski.	20
Komunikaty oficjalne Polskiego Touring Klubu	22
Drogi — komunikat drogowy	26
Kronika turystyczna i samochodowa	27
Czasopisma i książki nadesłane	29
Białowieża. — M. R.	30

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-48-45.